



Liikenne- ja viestintäministeriö

VIITE: Liikenneturvallisuusstrategian vesiliikenteen alatyöryhmän kokous 27.10

## **MERIPELASTUSSEURAN TOIMINNAN JA RAHOITUKSEN JA NIIDEN HAASTEIDEN KUVAUS, SEKÄ TOIMENPIDE-EHDOTUKSET JA NIIDEN VAIKUTUKSET**

### **Suomen Meripelastusseura ry**

Suomen Meripelastusseura on toiminut vesilläliikkujien turvana jo 123 vuotta. Viime vuonna pelastimme todennäköiseltä menehtymiseltä 15 ihmistä ja lähes 3 800 veneilijää sai apua yksiköiltämme. Tänä vuonna apuamme on saanut jo yli 4 000 ihmistä, ja 2 000 vuosittaisen tehtävän raja rikkoontuu todennäköisesti ensimmäistä kertaa Meripelastusseuran historiassa. Vapaaehtoisten meripelastajien työn arvo yhteiskunnalle on kymmeniä miljoonia euroja vuodessa.

### **Tuloksellista ja vaikuttavaa kansalaistoimintaa**

Meripelastusseuran työn kentällä tekevät 56 aktiivisesti toimivaa meri- tai järvipelastusyhdistystä 60 pelastusasemalla, näistä 29 sisävesillä ja 31 merialueella. Asemille on sijoitettuna 135 pelastusalusta, joiden miehistöissä toimii noin 1 400 vapaaehtoista. Meripelastusseuran miehitys-, koulutus- ja katsastusjärjestelmät on tunnustettu lainsäädännössä, ja vapaaehtois miehistö koulutetaan itse Traficomien auditoiman koulutusjärjestelmän mukaisesti. Vapaaehtoisten meri- ja järvipelastajien jatkuvan valmiuden lähes 800 000 miestyötunnin työpanoksen arvo on noin 20 M€ vuodessa, virkatyönä tämä kustannus tulisi yhteiskunnalle vuoro työstä johtuen kolminkertaisena.

Viime vuonna Meripelastusseuran vapaaehtoiset hälytettiin pelastus- ja avunantotehtäviin 1 769 kertaa. Apua vesillä sai yhteensä 3 778 ihmistä ja 1 447 alusta. 15 ihmistä pelastettiin todennäköiseltä menehtymiseltä ja 24 alusta tuhoutumiselta. Lisäksi meripelastusyhdistykset hoitivat 482 turvavene-, valistus- ja esittelytehtävää erilaisissa tapahtumissa ympäri maata. Liikenteen turvallisuusviraston käyttämän laskentakaavan mukaan säästyneiden ihmishenkien arvo yhteiskunnalle oli yli 26 M€. Tuhoutumiselta pelastetun ominaisuuden arvo nousee vastaavasti yli miljoonaan.

Meripelastusseuran tehtävämäärä on kaksinkertaistunut viimeisen vuosikymmenen aikana samalla, kun viranomaisen resurssit vesillä ovat vähentyneet. Hätäkeskuslaitoksen keskitetyssä lakisääteisiin tehtäviinsä Meripelastusseura joutui perustamaan veneilijöiden kiireetömiä avunpyyntöjä varten oman Trossi-palvelunumeron, joka vastaa 24/7 toukokuun alusta lokakuun loppuun. Viime vuonna palvelunumero vastasi jo 1 400 puheluun, joista käynnistyneet tehtävät vapaaehtoisemme hoitivat.

Vesilläliikkujien turvallisuuteen voidaan vaikuttaa paitsi normiohjauksella, myös järjestelmällisellä ja pitkäjänteisellä turvallisuuskasvatuksella ja vesiturvallisuuskampanjoinnilla. Uuden strategiamme mukaisesti panostamme voimakkaasti ennaltaehkäisevään vesiturvallisuustyöhön tiedottamalla ja opastamalla turvallisiin toimintatapoihin.

Meripelastusseura kantaa yhteiskuntavastuuta myös tarjoamalla mielekkään ja tervehenkisen harrastuksen, joka on kaikille avoin. Hälytysmiehistöissä toimivien on oltava 18 vuotta täyttäneitä, mutta Meripelastusseura järjestää lisäksi 10-16 -vuotiaille suunnattua nuorisotoimintaa eri puolilla maata. 16-vuotiaana nuori voi siirtyä pelastusalukselle harjoittelijaksi ja 18 vuotta täytettyään aluksen miehistöön.

## **Veneilyturvallisuuden asiantuntijuutta**

Meripelastusseura panostaa voimakkaasti ennaltaehkäisevään vesiturvallisuustyöhön asiantuntijoidensa ja vapaaehtoistensa kautta. Helmikuussa 2020 julkaisimme kaikille avoimen, maksuttoman verkkokoulutusympäristön. Veneilytaito.fi jakautuu kolmeen kokonaisuuteen, jotka ovat Päällikön vastuu, Veneile turvallisesti ja Toiminta hätätilanteessa. Kokonaisuus käsittää tällä hetkellä yhteensä 11 erilaista verkkokurssia. Koulutusympäristöllä on jo yli 12 000 käyttäjää, jotka ovat tarkastelleet sivuston eri sivuja 150 000 kertaa.

Keväällä Meripelastusseura julkaisi myös Hyvä Merimiestapa – kuusi faktaa turvallisuudesta vesillä -piirrosvideon. Siinä kerrotaan esimerkkien kautta, mitä hyvä merimiestapa ja -taito tarkoittavat käytännössä: oikeaa asennetta, päällikön vastuun ymmärtämistä, varautumista, ennakointia ja riittävää osaamista sekä auttamisvelvollisuutta.

Meripelastusseuran alkaneella strategiakaudella korostuu entisestään maamme sisäisen turvallisuuden strategiaakin tukeva veneilyturvallisuuden parantaminen ja vesillä tapahtuvien onnettomuuksien ennaltaehkäisy turvallisuusviestinnän ja veneilijöille kohdistetun koulutuksen keinoin.

Merkittävä osa Meripelastusseuran onnettomuuksia ennaltaehkäisevää vesiturvallisuustyötä on myös Trossi-jäsenpalvelu, joka tarjoaa maksuttoman avun myös kiireettömissä ongelmatilanteissa vesillä. Vapaaehtoismiehistöjen hoitamat kiireettömät avustustehtävät ehkäisevät vuosittain satojen ongelmatilanteiden kehittymisen vaara- tai hätätilanteiksi.

Meripelastusseurassa turvallisuusviestintää ja onnettomuuksia ennaltaehkäisevää työtä tekevät omien päätehtäviensä ohella viestintöpäällikön lisäksi valmius- ja koulutuspäällikkö sekä alusturvallisuuden osalta myös alussektori. Yhtään edes osittaista henkilötyövuotta ei ole resursoitu tehtävään. Myöskään STEA:n viestintään myöntämä rahoitus ei kohdistu turvallisuusviestintään, vaan Meripelastusseuran toiminnasta ja vaikuttavuudesta viestimiseen ja tunnettuuden kasvattamiseen.

## **Pelastusviranomaisten vahva kumppani**

Paikalliset meri- ja järvipelastusyhdistykset vastaavat itsenäisesti pelastusvalmiuden ylläpidosta ja siihen tarvittavista resursseista. Yhteistyötä tehdään viranomaisten kanssa, joko sopimusperusteisesti tai pelkästään lain luomissa puitteissa.

Merialueella johtava meripelastusvastuuviranomainen Rajavartiolaitos käyttää Meripelastusseuran yksiköitä meripelastustehtävien suorittamisessa ilman erillistä yhteistoimintasopimusta. Valmiuden ylläpidosta ei makseta erillistä korvausta. Meripelastustehtävistä maksetaan sisäministeriön päätöksen mukaisesti tehtävään kuluneen ajan perusteella korvaus, joka kattaa vain aluksen välittömät kulut pelkältä tehtävääjältä.

Rajavartiolaitos ei anna Virve-puhelimia vapaaehtoisten käyttöön eikä korvaa niiden käytöstä aiheutuneita kuluja (vuosikustannus n. 30 000 €). Meripelastusseura ja meripelastusyhdistykset vastaavat näistä kustannuksista itse. Merialueen yhdistyksillä ei ole pääsääntöisesti yhteistyösopimuksia pelastuslaitosten kanssa, mutta ne ovat käytettävissä meripelastuskeskuksen kautta ”virka-aputehtäviin” myös pelastustoimen tai poliisin niin pyytäessä.

## **Yhteistoimintasopimukset toiminnan kehystenä sisävesillä**

Sisävesillä kaikilla Meripelastusseuran jäsenyhdistyksillä on yhteistyösopimukset alueellisten pelastuslaitosten kanssa. Sopimuksissa on sovittu lähtökohtaisesti tehtävistä, hälyttämisestä, lähtövalmiudesta, johtosuhteista ja viestiliikenteestä, koulutuksesta, kalustosta ja varusteista sekä palkkioista ja korvauksista. Pelastuslaitos antaa yhdistyksille käyttöön myös Virve-puhelimet yhteistoimintaa varten ja vastaa niistä syntyneistä kustannuksista.

Meripelastusseura ja Suomen Pelastusjohtajat ry ovat tehneet yhdessä kuntaliiton kanssa valtakunnallisen pelastustoimen malliyhteistyösopimuksen. Alkuperäinen julkaistiin 21.8.2012. ja päivitetty 2. versio 16.10.2015. Sopimuksen pohjana käytettiin voimassa olevia yhteistyösopimuksia tavoitteena harmonisoida paikallisesti hyvinkin erilaisia sopimus- ja korvauskäytäntöjä, tuoda hyvät käytännöt käyttöön kaikille pelastusalueille sekä tiivistää sitä kautta vapaaehtoisten ja pelastustoimen yhteistyötä entisestään.

Sopimuksen keskeinen sisältö on se, että Meripelastusseuran jäsenyhdistykset avustavat tarvittaessa viranomaisia yhteistoimintasopimuksen laajuudessa pelastuslaissa (379/2011) ja valtioneuvoston asetuksessa (407/2011) määrättyjen alueen pelastustoimen vastuulla olevien tehtävien hoitamisessa pelastuslain 25§ mukaisesti.

Sisävesillä yhteistyö perustuu siis yhteistyösopimukseen, joissa sovitaan myös käytännön asioista siten, että pelastusyksiköt ovat pelastusviranomaisen käytettävissä erikseen määriteltujen vasteiden mukaisesti. Pelastuslaitoksen tuki yhdistykselle vaihtelee kuitenkin suuresti, 200 eurosta aina 30 000 euroon vuodessa riippuen siitä, miten tärkeäksi yhteistyökumppaniksi pelastuslaitos kokee paikallisen järvipelastusyhdistyksen. Sisäministeriön pelastusosasto ei osallistu Meripelastusseuran ja sen yhdistysten toimintaedellytysten varmistamiseen mitenkään.

Eri pelastuslaitosten välillä on suuria eroja suhtautumisessa Meripelastusseuran yhdistysten sopimusyksikköinä verrattuna vapaaehtoiisiin palokuntiin. Tämän taustalla on osittain pelastuslain 25 §:ssä mainitun muun vastaavan yhteisön määritelmän tulkinta sekä 57 §:n kelpoisuusvaatimus. Käytännössä tämän takia joillakin pelastusalueilla yhteistoimintasopimuksista huolimatta Meripelastusseuran sopimusyksiköillä ei ole käytettävissään tehokkaan pelastustoiminnan edellyttämiä Virve-puheryhmiä, tarkoituksenmukaisten vastemäärittelyjen määrittämisessä hätäkeskuksille on ongelmia eikä yksikköjen ominaisuuksia hyödynnetä tehokkaasti.

Meripelastusseuran yksiköt muodostavat vesillä tapahtuvissa pelastustehtävissä tärkeän lisäresurssin, jonka käytettävyyden esteitä on purettava. Vesille painottuvan toiminnan takia on selvää, että Meripelastusseuran yksiköt poikkeavat kyvykkyyksiltään – ja myös koulutustarpeeltaan – vapaaehtoisista palokunnista, joten pelastuslaissa ja asetuksessa määritetty koulutusvaatimus ei vastaa niiden käytännön tarvetta. Meripelastusseuran koulutusjärjestelmä, joka on tunnustettu muun muassa alusturvallisuuslainsäädännössä, muodostaa hyvän perustan vesillä tapahtuvaan pelastustoimintaan, ja se olisi tunnustettava myös pelastuslaissa ja -asetuksessa sopimuksen tehneeseen yhteisöön kuuluvalta henkilöltä vaadittavana koulutuksena.

## Trossi-jäsenpalvelu

Merkittävä osa Meripelastusseuran onnettomuuksia ennaltaehkäisevää vesiturvallisuustyötä on niin kutsuttu Trossi-jäsenpalvelu, joka tarjoaa jäsenille maksuttoman avun myös kiireettömissä ongelmatilanteissa vesillä. Trossi-järjestelmän avulla voidaan ehkäistä joka vuosi useissa kymmenissä tapauksissa kiireettömän tilanteen kehittyminen vaara- tai hätätilanteeksi. Jäsenpalvelun lisäksi Meripelastusseuran yksiköt avustavat kiireettömissä tapauksissa myös muita veneilijöitä.

Kiireettömien avustustehtävien suorittaminen ehkäisee sinänsä vaarattoman avuntarpeen kehittymisen vaaratilanteeksi tai onnettomuudeksi esimerkiksi veneen ajalehtiessä teknisen vian seurauksena.

Hätäkeskuslaitos on lopettanut kansalaisten kiireettömien avunpyyntöjen välittämisen Meripelastusseuran asemille. Tämän seurauksena Meripelastusseuralle on syntynyt kokonaan uusia kustannuksia kiireettömien avunpyyntöjen välittämistä varten perustetusta Trossi-palvelunumerosta. Palvelun kokonaiskustannukset Meripelastusseuralle ovat noin 40 000 euroa vuodessa.

## Yhteistoiminta yhteismitalliseksi

Merialueella ja sisävesillä tehdään yhteistyötä siis hyvin erilaisten pelisääntöjen puitteissa. Merialueella yhteistyö nojaa pääsääntöisesti meripelastuslakiin, eikä yhdistysten valmiuden ylläpitoa tueta millään tavalla. Rajavartiolaitoksen kautta keskusjärjestölle tuleva valtionavustus 238 000 euroa (vuonna 2020) käytetään sen sijaan lyhentämättömänä yhdistysten toimintaedellytysten tukemiseen ja kaluston liikkeellä pitämiseen.

Meripelastusseuran ja sen jäsenyhdistysten yhteistoiminta pelastusviranomaisten kanssa pitäisi saada yhteismitalliseksi koko valtakunnassa. Pelastustoimen tulisi osallistua Meripelastusseuran, ja sitä kautta paikallisten yhdistysten, toimintaedellytysten turvaamiseen vastaavalla tavalla valtionavustuksen muodossa, jotta yhdistysten käytössä olevan kaluston toimintakyky voidaan turvata. Vastaavasti Rajavartiolaitoksen tulisi tukea pelastusasemien toimintaa suoraan muun muassa Virve-puhelimista aiheutuvien kustannusten korvaamisessa, sekä mahdollisesti yhteistoimintasopimusten ja valmiuskorvauksien muodossa.

## Pelastusalusten kohtuuton arvonlisävero-kohtelu

Pelastusalukset ovat vapaaehtoisten meripelastajien tärkein työväline. Ilman koulutettua miehistöä sekä tehokkaita ja tarkoituksenmukaisesti varusteltuja aluksia emme pysty autamaan vesillä hätään joutuneita. Toimiva ja turvallinen kalusto sekä henkilökohtaiset turvavarusteet varmistavat myös miehistön turvallisuuden. Meripelastusseuran nykyisistä 135 aluksesta neljännes ei vastaa enää nykyaikaisen pelastustoiminnan vaatimuksiin ja ne tulisi korvata lähivuosien aikana. Meripelastusseuralle onkin käynnissä 10 uuden pienemmän pelastusaluksen hankintaohjelma. Haaste on valtava, koska jokaisen uuden pelastusaluksen hankinta on suuri taloudellinen ponnistus.

Meripelastusseura on kehittänyt voimakkaasti toimintaansa vastaamaan lisääntyneeseen pelastus- ja avustustoiminnan tarpeeseen. Viimeisen kahden vuosikymmenen aikana Meripelastusseura on rakentanut 50 uutta käyttötarkoitukseensa suunniteltua pelastusalusta ja käyttänyt tähän yli 15 M€ Raha-automaattiyhdistykseltä ja yksityisiltä lahjoittajilta saatuja varoja.

Yli 10-metriset työkäyttöön rakennetut pelastusalukset ovat arvonlisäverosta vapaita kaikilla vesialueilla. Meripelastusseuran aloitteesta tehdyn päätöksen KHO:2018:123 (3.9.2018) mukaisesti nyt myös alle 10 metriä pitkät pelastusalukset ovat arvonlisäverosta vapaita merialueilla. Käytännössä esimerkiksi 8 metriä pitkän pelastusaluksen hinta merialueelle on noin 240 000 €. Alle 10-metriset pelastusalukset sisävesillä eivät ole kuitenkaan arvonlisäverosta vapaita, joten täsmälleen samanlaisen pelastusaluksen hinta sisävesille on vastaavasti 297 600 €. Ero on Meripelastusseuran näkökulmasta merkittävä ja vaikeuttaa oleellisesti tarkoituksenmukaisen alussijoittelusuunnitelman toimeenpanoa pienempien ja kustannustehokkaampien pelastusalusten tarpeen painopisteen ollessa selkeästi sisävesillä – makeaan ja suolaiseen veteen hukkuu yhtä helposti.

## **Pienistä ja isoista puroista syntyy tärkeä kokonaisuus**

STEA on Meripelastusseuran toiminnan päärahoittaja. Vuonna 2019 STEA:n veikkausvoitovaroista myöntämiä avustuksia käytettiin Meripelastusseurassa yhteensä 1 753 161 euroa. Alushankintojen ja peruskorjausten lisäksi avustuksilla tuettiin Meripelastusseuran koulutusta, turvavarustehankintoja, viestintää ja hallintoa sekä alusten ylläpitoa, huoltoa ja muuta normaalia vuosikorjaamista.

Varainhankinnan kokonaistulot vuonna 2019 olivat 1 750 461 euroa, josta lahjoitusten osuus oli 780 076 euroa ja jäsenmaksujen ja muiden varainhankinnan tuottojen osuus 970 385 euroa. Jäsenmaksut jakautuivat jäsenmaksuihin 241 457 euroa ja Trossi-maksuihin 718 555 euroa. Varainhankinnan menot olivat 225 369 euroa, josta suurimmat erät olivat Trossi-jäsenpalveluun liittyvät suorat avustustehtäväkustannukset 116 480 euroa ja Trossi-jäsenpalvelun materiaali- ja markkinointikulut 44 260 euroa.

Kokonaisuutena Meripelastusseuran ”liikevaihto” on siis noin 3,8 miljoonaa euroa. Sillä rakennetaan uusia pelastusaluksia, ylläpidetään 135 pelastusaluksen laivastoa, koulutetaan vapaaehtoisimiehistöjä, huolehditaan vapaaehtoisten turvallisuudesta, valistetaan veneilijöitä, ylläpidetään kiireettömien tehtävien Trossi-palvelunumeroa sekä tuotetaan muita jäsenpalveluja yhdistyksille. Meripelastusseura omistaa pelastusalukset ja antaa ne paikallisyhdistysten käyttöön alushallintasopimuksen nojalla käytettäväksi vapaaehtoisessa meri- ja järvipelastustoiminnassa Meripelastusseuran sääntöjen ja ohjeistuksen puitteissa.

Tätä kokonaisuutta Suomen valtio tukee tänä vuonna 238 000 eurolla (vuonna 2020), joka käytetään suoraan pelastusalusten ylläpitoon ja miehistöjen koulutukseen.

## **Rahoituspohjan muutos pelastustoiminnan uhkana**

Pelastustoiminnan vastuuviranomaisten toimintaan kohdistuvien säästöjen seurauksena vapaaehtoisten meripelastajien työmäärä tuskin lähivuosina vähenee. Toimintamme rahoitusta on kuitenkin leikattu monin tavoin. Päärahoittajamme STEA:n avustus veikkausvoitovaroista on vuodessa noin 1,8 M€, josta valtaosa käytetään aluskaluston ylläpitoon ja uudisalushankintoihin. Uudisalushankintojen avustusosuus on kuitenkin laskenut kolmessa vuodessa 85 prosentista 70 prosenttiin ja vastaavasti olemassa olevan kaluston ylläpidon tuki 100 prosentista 70 prosenttiin, mikä tarkoittaa käytännössä 450 000 euron omarahoituksen tarvetta vuodessa. Samaan aikaan lästimaksujärjestelmän korvaaminen Rajavartiolaitoksen kautta tulevalle valtion avustuksella on pienentänyt vuotuista avustustamme lähes 100 000 eurolla. Toisaalta olemassa olevan kalustomme ylläpito- ja korjauskustannukset edelleen nousevat samalla, kun vaatimukset pelastus- ja avustustoiminnallemme kasvavat viranomaisten toimenpiteiden ja lisääntyneen vesiliikenteen johdosta.

Vapaaehtoisen meripelastustoiminnan merkitys yhteiskunnalle ja yhteiskunnan sille osoittama tuki eivät ole enää tasapainossa. Jos toimintamme halutaan jatkuvan nykyisellä korkealla tasolla, on siihen osoitettava myös riittävästi voimavaroja. Nykyinen sisäministeriön ja Rajavartiolaitoksen kautta kanavoitu valtionavustus 238 000 euroa (vuonna 2020) tulisi-kin viipymättä nostaa vähintään 600 000 euron tasolle, jotta kykenemme turvaamaan toimintamme tason ja jatkuvuuden.

## **Veneily- ja vesiturvallisuustyötä tekevien järjestöjen toimintaedellytykset turvattava**

Suomen Meripelastusseura ja Suomen Uimaopetus- ja Hengenpelastusliitto jatkavat perustehtävänsä mukaisesti aktiivista työtään vesi- ja veneilyturvallisuuden parissa yhteisenä tavoitteenaan, että yhtään ihmishenkeä ei menetettäisi vesillä. Samalla toivomme pystyvämme kääntämään veneilyonnettomuuksien määrän nousevan trendin laskuun, vaikka veneily edelleen lisääntyykin, sekä parantamaan ihmisten valmiuksia selviytyä ongelmatilanteissa vesillä ja veden äärellä. Tavoitteemme on myös lisätä turvallisuuden tunnetta vesillä ja mahdollistaa ihmisten veneilyharrastuksen aloittaminen turvallisesti matalalla kynnyksellä.

Meripelastusseura ja Suomen Uimaopetus- ja Hengenpelastusliitto tekevät tiivistä yhteistyötä muiden veneilyturvallisuuden parissa työskentelevien järjestöjen ja viranomaisten kanssa tavoitteenaan varmistaa kaikille avoimen ja tavoitettavissa olevan ajantasaisen turvallisuustiedon saatavuuden.

Tällä hetkellä vesilläliikkuville tarjottava valistus on pirstaleista ja siitä puuttuu selkeä valtakunnallinen järjestämistapa, uudet vesilläliikkuajat eivät saa riittävästi tietoa eikä huviveneilijöiden koulutus ole riittävä. Tavoitteiden ja vesiturvallisuusviestinnän budjettiresurssien välillä on kuitenkin selkeä epäsuhta.

Turvallisuusviestinnän tulisi tavoittaa paremmin kaikki vesilläliikkuajat, jotta vesilläliikkuajat mm. käyttäisivät pelastuspukineita ja osaisivat toimia turvallisesti vesillä. Tavoitteiden saavuttamiseksi tarvitaan selkeästi laajempaa ja tehokkaampaa turvallisuusviestintää.

Suomen Uimaopetus- ja Hengenpelastusliitto on kantanut vastuuta Viisaasti Vesillä -kampanjan kehittämisestä, suunnittelusta ja toteutuksesta jatkuvan julkisen rahoituksen puutteesta huolimatta. Suomen Meripelastusseura on osallistunut Viisaasti vesillä -kampanjakiertueen toteutukseen yhtäjaksoisesti alusta saakka sekä edistänyt veneilyturvallisuutta pitkäjänteisesti tiedottamalla ja opastamalla vesilläliikkuja, vaikka Meripelastusseuran toiminnan nykyinen rahoitus ei sisällä mitään suoraa julkista rahoitusta Meripelastusseuran valistustoimintaan tai ennaltaehkäisevään työhön.

Viisaasti Vesillä -konsepti on tunnettu ja hyvin suomalaiseen yhteiskuntaan vakiintunut tuote, joka on edelleen ajanmukainen ja tehokas tapa viestiä veneily- ja vesiturvallisuusasioista tavoittamalla laajasti kansalaisia. Meripelastusseuran kaikille avoin Veneilytaito.fi-verkkokoulutusympäristö sekä tukee että täydentää erinomaisesti Viisaasti Vesillä -konseptiä.

Meripelastusseuran mielestä olisi tarkoituksenmukaista ja kustannustehokasta hyödyntää olemassa olevia rakenteita ja toimivia konsepteja, kuten Viisaasti Vesillä -kampanjaa ja Veneilytaito.fi-sivustoa, jakamaan turvallisuustietoutta keskitetysti ja tehokkaasti.

Tätä varten tulisi luoda viranomaisten ja järjestöjen toimintaa koordinoiva kansallinen vesiturvallisuusohjelma, jolle varmistettaisiin riittävä ja pysyvä rahoitus julkiselta taholta. Näin veneily- ja vesiturvallisuustyötä järjestöissä voitaisiin kehittää ja sen jatkuvuus turvata. Toiminnanohjaukseen tulisi kytkeä mukaan kaikki keskeiset vesi- ja veneilyturvallisuusjärjestöt sekä vastuuviranomaiset ja -ministeriöt.

Tällä hetkellä Meripelastusseuralla ja Suomen Uimaopetus- ja Hengenpelastusliitolla ei ole yksin, eikä edes yhdessä, voimavaroja kehittää edellä kuvattuja toimintoja tarkoituksenmukaisella tavalla. Ei myöskään ole kohtuullista jättää avustusten ja jäsenmaksujen varassa toimivien järjestöjen yksin hoidettavaksi tehtävää, joka on pitkälti julkisen sektorin vastuulla. Parhaimmillaan julkinen ja kolmas sektori voivat kuitenkin täydentää ja tukea toisiaan tässäkin tehtävässä siten, että päästään parhaaseen ratkaisuun.

## **TOIMENPIDE-EHDOTUKSET, JOILLA MERIPELASTUSSEURAN TOIMINTAEDELLYTYKSIÄ VOITAIISIIN MERKITTÄVÄSTI PARANTAA JA PELASTUS- JA AVUSTUSTOIMINNAN SEKÄ ENNALTAEHKÄISEVÄN TYÖN JATKUVUUS TURVATA:**

### **1. Pelastuslainsäädännöstä poistettava joustavan pelastustoiminnan toteuttamista haittaavat rakenteelliset esteet**

Kaikessa päätöksenteossa on otettava huomioon pelastusalan kolmannen sektorin toimijoiden merkitys pelastusturvallisuudessa, onnettomuuksien ennaltaehkäisyssä ja turvallisuuden tunteen lisäämisessä erityisesti harva-alueilla. Erityisen tärkeää on luoda edellytyksiä koulutettujen vapaaehtoisten kansalaisten ja kaikkien pelastusalan järjestöjen hyödyntämiseksi entistä tehokkaammin ja poistaa tätä haittaavia rakenteellisia esteitä.

Pelastustoimen sopimusyksikköinä toimiville Meripelastusseuran yhdistyksille on taattava vastaava asema kuin vapaaehtoisille palokunnille niin pelastustoiminnan suorittamisen, viestiyhteyksien, rahoituksen kuin työturvallisuudenkin osalta. Tässä on kuitenkin tunnustettava Meripelastusseuran erityispiirteet muun muassa vapaaehtoisuuden, koulutuksen ja erityiskyvykkyyksien osalta.

Lisäksi lainsäädännössä ja käytännön yhteistoiminnassa tulisi erityisesti tunnustaa sopimuspalokunnilta edellytettyjen koulutusvaatimusten joukossa Meripelastusseuran koulutusjärjestelmä, joka on jo tunnustettu alusturvallisuuslainsäädännössä.

### **2. Meripelastusseuran ja Rajavartiolaitoksen välille saatava yhteistoimintasopimus**

Tällä hetkellä Rajavartiolaitos käyttää Meripelastusseuran etsintä- ja pelastusyksiköitä pelastustoimen tavoin, mutta yhteistoiminta perustuu perinteeseen ja hyväksi muodostuneisiin käytäntöihin yhteistoimintasopimuksen sijaan.

Päätöksenteossa tulisi varmistaa yhdenvertaisuus meripelastustoimen ja pelastustoimen alaisuudessa toimivien Meripelastusseuran asemien välillä. Sisävesistä poiketen merialueen yksiköt eivät saa tällä hetkellä viranomaisyhteistyökumppaniltaan erillistä korvausta valmiuden ylläpidosta eivätkä varuste- tai viestilaitetukea.

Epätasa-arvoinen asema viranomaisyhteistyössä sisävesiin verrattuna vaarantaa kattavan asemaverkoston jatkuvuuden merialueilla. Nykyisellään hyvin toimivan yhteistyön sujuminen tulevaisuudessakin on varmistettava tarkoituksenmukaisella yhteistoimintasopimuksella.

### **3. Meripelastusseuran valtionavustusta kasvatettava kompensoimaan menetykset**

Meripelastusseuralle kanavoitu julkinen rahoitus on pienentynyt merkittävästi erityisesti lästimaksujärjestelmän purkamisen ja veikkausvoittovaroista STEA:n kautta myönnetyn avustuksen omarahoitusosuuden kasvattamisen takia.

Näiden toimien aiheuttaman tulojen vähenemisen kompensoimiseksi Rajavartiolaitoksen kautta Meripelastusseuralle ohjattu valtionavustus 238 000 euroa (vuonna 2020) tulee nostaa vähintään 600 000 euron tasolle, jotta Meripelastusseura pystyy jatkossakin osallistumaan pelastustehtäviin ja tekemään ennalta ehkäisevää työtä nykyisessä laajuudessa.

### **4. Järjestöjen STEA-rahoituksen tulevaisuus turvattava**

Tällä hetkellä järjestöjen STEA-rahoituksen tulevaisuuteen liittyy suuria epävarmuustekijöitä, mikä vaikuttaa haitallisesti Meripelastusseuran pitkäjänteisen toiminnan kehittämiseen.

Rahapeleihin ja niiden tuottojen jakamiseen liittyvässä päätöksenteossa on otettava huomioon STEA-rahoituksen merkitys pelastustoimen kolmannen sektorin toimintaedellytyksiin ja tätä kautta sisäiseen turvallisuuteen.

Veikkausvoittorahoituksen mahdollisen pienentymisen myötä on luotava vaihtoehtoisia avustusrakenteita turvaamaan muun muassa Meripelastusseuran mahdollisuudet tuottaa yhteiskunnalle varallaolo-, valmius-, varautumis-, avustus- ja pelastuspalveluita sekä tehdä turvallisuusviestintää kansalaisille koko maassa.

### **5. Arvonlisäverottomuus laajennettava kattamaan myös sisävesien alle 10-metriset pelastusalukset**

Meripelastusseuran aloitteesta käsitellyn korkeimman hallinto-oikeuden päätöksen KHO:2018:123 (3.9.2018) mukaisesti alle 10 metriä pitkät pelastusalukset ovat arvonlisäverosta vapaita merialueilla, mutta sisävesille sijoitettavista vastaavista pelastusaluksista kannetaan arvonlisävero. Ero on Meripelastusseuran näkökulmasta merkittävä ja vaikeuttaa oleellisesti pelastusalusten tarkoituksenmukaista sijoittelua, koska pienempien ja kustannustehokkaampien pelastusalusten tarpeen painopiste on selvästi sisävesillä.

Vapaaehtoistyöntekijät ovat niukka voimavara, mikä osaltaan lisää pienempien pelastusalusten tarvetta: niitä pystytään käyttämään pienemmällä miehityksellä ja ovat edullisempia operoida. Siirtymistä pienempään aluskalustoon häiritsee merkittävästi eriarvoinen arvonlisäverokohtelu sisävesillä ja merialueilla.

Pelastusalusten arvonlisäverokohtelua on muutettava niin, että myös sisävesille sijoitettavat alle 10 metrin pituiset pelastusalukset vapautetaan arvonlisäverosta.

### **6. Perustettava kansallinen vesiturvallisuusohjelma ja varmistettava sen rahoitus**

Vesiliikennelain uudistuksen tuoma vuokraveneilyn sääntelyn purkaminen ja tähän liittyvä uusien veneilijöiden määrän kasvaminen on lisännyt avuntarvetta vesillä ja aiheuttaa vakaaviakin vaaratilanteita. Uusien veneilijöiden ongelmat johtuvat pitkälti kokemattomuudesta ja osaamattomuudesta sekä turvalliseen veneilyyn liittyvien tietojen puuttumisesta.



Tällä hetkellä vesilläliikkuville tarjottava valistus on pirstaleista ja siitä puuttuu selkeä valtakunnallinen järjestämistapa: uudet vesilläliikkuajat eivät saa riittävästi tietoa eikä huviveneilijöiden omaehtoiselle kouluttautumiselle ole riittävästi mahdollisuuksia.

Vesiturvallisuuteen liittyvä turvallisuusviestintä on tällä hetkellä pitkälti järjestöjen itsenäisen, ja monin osin myös koordinoimattoman, toiminnan varassa. Järjestöt eivät rahoitussyistä pysty suunnittelemaan sellaista pitkäjänteistä ja laaja-alaista vesiturvallisuuskampanjointia, jota tarvittaisiin vesiturvallisuuden parantamiseksi ja hukkumiskuolemien ehkäisemiseksi.

Veneily- ja vesiturvallisuuskampanjatyön sekä asiaan liittyvän turvallisuusviestinnän edellytykset on varmistettava ja vakiinnutettava luomalla kansallinen vesiturvallisuusohjelma koordinoimaan järjestöjen ja viranomaisten turvallisuustyötä sekä vesillä tapahtuvien onnettomuuksien ennaltaehkäisyä.

Tämä edellyttää riittävää ja pysyvää rahoitusta julkiselta taholta, jotta toimintaa voidaan järjestöissä kehittää ja sen jatkuvuus voidaan turvata. Toiminnanohjaukseen tulisi kytkeä mukaan kaikki keskeiset vesi- ja veneilyturvallisuusjärjestöt sekä vastuuviranomaiset ja -ministeriöt.

Käytännössä kohtuullisen tulokseen päästäisiin resursoimalla yksi henkilötyövuosi kumpaankin järjestöön veneily- ja vesiturvallisuusasiantuntijan tehtävän muodossa, sekä tuemalla turvallisuusvalistustyötä ja sisällöntuotantoa tarkoituksenmukaisella summalla vuosittain valtion budjettivaroista. Kampanjoihin ja sisällöntuotantoon on mahdollista saada tukea myös hankepartnereilta ja alan yrityksiltä.

## **TOIMENPITEIDEN YHTEISKUNNALLINEN VAIKUTTAVUUS:**

Meripelastusseuran edellisessä kohdassa esittämät toimenpide-ehdotukset jakautuvat a) kolmannen sektorin toimijoiden käytettävyyden parantamiseen rakenteellisia esteitä poistamalla, b) Meripelastusseuran käytettävyyden, toimintaedellytysten ja toiminnan jatkuvuuden varmistamiseen sekä c) kansallisen vesiturvallisuusohjelman järjestämiseen.

Yleisellä tasolla kolmannen osaamisen ja kyvykkyyksien joustavaa hyödyntämistä pelastustoiminnan järjestämisessä haittaavien rakenteellisten esteiden poistaminen:

- tehostaa ja nopeuttaa välittömien pelastustoimien käynnistämistä onnettomuuksien yhteydessä erityisesti harva-alueella
- on yhteiskunnalle kustannustehokasta
- säästää viranomaisten resursseja
- kasvattaa kansalaisten ja yhteisöjen resilienssiä poikkeustilanteissa
- lisää kansalaisten turvallisuuden tunnetta.

Pelastustoimen sopimuskumppanina toimivien Meripelastusseuran ja sen yhdistysten aseman selkeyttäminen pelastuslainsäädännössä ja toimintakäytännöissä suhteessa vapaaehtoihin palokuntiin poistaa hälyttämisen, johtamisen ja käytettävyyden esteitä. Tämä tehostaa Meripelastusseuran erityisosaamisen ja -kaluston tarkoituksenmukaista käytettävyyttä vesillä tapahtuvissa onnettomuuksissa.

Meripelastusseuran ja Rajavartiolaitoksen pitkäaikaisen ja toimivan yhteistyön jatkuvuuden turvaaminen tarkoituksenmukaisella yhteistoimintasopimuksella lisää yhdenvertaisuutta merialueella ja sisävesillä toimivien Meripelastusseuran asemien välillä. Yhteistoiminnasta sopiminen tehostaa vapaaehtoisyksikköjen käyttämistä, parantaa meripelastusvalmiutta ja mahdollistaa asemaverkoston säilyttämisen mahdollisimman kattavana koko rannikolla – myös alueilla, joissa merivartioasemaverkostoa on supistettu.

Meripelastusseuran toiminnan julkista rahoitusta on leikattu monin tavoin. Erityisesti lästismaksujärjestelmän korvaaminen, STEA-rahoituksen omarahoitusosuuksien kasvaminen ja pelastusveneiden erilainen arvonalisäverokohtelu sisävesillä ja merialueella ovat hankaloittaneet merkittävästi Meripelastusseuran taloudellisia toimintaedellytyksiä. Toisaalta olemassa olevan kaluston ylläpito- ja korjauskustannukset nousevat ja vaatimukset pelastus- ja avustustoiminnallemme kasvavat viranomaisten toimenpiteiden ja lisääntyneen vesiliikenteen takia.

Meripelastusseuran toimintaa hankaloittavien rakenteellisten esteiden poistaminen, sopimusperustan kehittäminen ja taloudellisten toimintaedellytysten turvaaminen varmistavat Meripelastusseuran kattavan asemaverkoston säilyttämisen, tarkoituksenmukaisen pelastus- ja avustuskaluston ylläpitämisen, toiminnan kehittämisen sekä mahdollisuuden toimia vesillä tapahtuvissa pelastustehtävissä ja onnettomuuksien ennaltaehkäisyssä myös tulevaisuudessa.

## **TOIMENPITEIDEN VAIKUTUS MERIPELASTUSSEURAN TOIMINTAAN:**

Meripelastusseuran esittämät toimenpide-ehdotukset vaikuttaisivat konkreettisesti ja suoraan Meripelastusseuran toimintaan siten, että se:

- mahdollistaa viranomaisresurssien kohdentamisen tarkoituksenmukaisesti
- parantaa Meripelastusseuran asemien kykyä tuottaa varallaolo-, valmius-, varautumis-, avustus- ja pelastuspalveluita sekä tehdä turvallisuusviestintää yhteiskunnalle kustannustehokkaasti myös alueilla, joilla viranomaisten resursseja on supistettu
- varmistaa pelastusveneiden partioinnin välittömässä lähtövalmiudessa toiminta-alueillaan, mikä nopeuttaa avun saamista onnettomuustilanteissa ja lisää vesillä liikkuvien kansalaisten turvallisuuden tunnetta erityisesti harva-alueella ja saaristossa
- turvaa onnettomuuksia ennalta ehkäisevän kiireettömien avustustehtävien suorittamisen, mikä parantaa turvallisuutta ja turvallisuuden tunnetta sekä säästää viranomaisten resursseja.

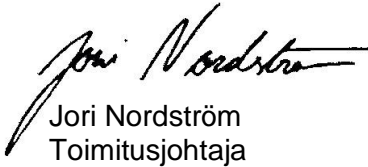
Vesiliikenneonnettomuuksiin liittyvät hukkumiskuolemat tapahtuvat pääosin pienille veneille ja pienillä järvillä. Vesiliikenneonnettomuuksien ja hukkumiskuolemien ehkäisemiseen liittyvä turvallisuusviestintä on pystyttävä jakamaan niin, että se tavoittaa myös järjestäytymättömät veneilijät sekä satunnaiset vesilläliikkujat ja mökkiveneilijät.

Eri kohderyhmiin vaikuttaminen edellyttää turvallisuusviestinnän monikanavaisuutta ja selkeää kohdentamista. Keskeisten järjestöjen ja viranomaisten yhteisessä ohjauksessa toimivan kansallisen vesiturvallisuusohjelman avulla kyetään vaikuttamaan kaikkiin kohderyhmiin kohdennetusti ja pitkäjänteisesti, minkä seurauksena:

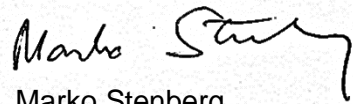
- turvallisuusviestintä tavoittaa eri kohderyhmät niille soveltuvalla tavalla
- Yhdessä kolmannen sektorin toimijoiden ja viranomaisten kanssa saadaan lisää vaikuttavuutta ja turvataan turvallisuusviestinnän jatkuvuus
- vesi- ja veneilyturvallisuuteen liittyvät taidot ja asenteet (vesiliikenteen sääntöjen tunteminen, hyvä merimiestapa, pelastusliivien käyttäminen, alkoholi) kehittyvät positiiviseen suuntaan
- turvallisuustaitojen kehittyminen parantaa kansalaisten kykyä auttaa itse itseään ja toisiaan
- hukkumiskuolemia ja vesiliikenneonnettomuuksia ehkäisevää turvallisuustyötä pystytään tekemään järjestelmällisesti ja tavoitteellisesti
- hukkumiskuolemien ja vesiliikenneonnettomuuksien määrä vähenee.

Helsingissä 26.10.2020

Suomen Meripelastusseura ry



Jori Nordström  
Toimitusjohtaja



Marko Stenberg  
Turvallisuus- ja valmiuspäällikkö