

Asia: VN/14341/2020

## **Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi laiksi vesiliikennelain muuttamisesta**

Lausunnonantajan lausunto

**Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

Liikenne- ja viestintäministeriölle

### HALLITUKSEN ESITYS VESILIIKENNELAIN MUUTTAMISESTA

Onnettomuustutkintakeskus kiittää sille varatusta tilaisuudesta lausua hallituksen esityksestä vesiliikennelain muuttamisesta. Onnettomuustutkintakeskus on tutustunut lausuttavana olevaan hallituksen esitykseen, jolla lisätään vesiliikenteen turvallisuutta ja helpotetaan lain valvontaa käytännössä.

Onnettomuustutkintakeskus haluaa tuoda esille seuraavassa esitetyt näkökohdat ehdotetun lain 106a §:n vesialueilla järjestettäviin tapahtumiin ja 33 §:n kanavaliikenteeseen sekä 41 § huvialusten päällikkyyteen liittyviä tarkennuksia. Lisäksi Onnettomuustutkintakeskus haluaa nostaa esille 47 §:ssä käsiteltäviin merenkulun turvalait-teisiin kuuluviin virtuaalisiin turvalaitteisiin sekä 108 §:ssä mainittuihin veneiden varusteisiin liittyviä näkökohtia.

Onnettomuustutkintakeskus on tutkinut onnettomuudet, jotka ovat tapahtuneet monsteriautonnäytöksessä 2015 (Y2015-03) ja autokilpailuissa vuonna 2018 (Y2018-03). Lisäksi alkuvuonna 2021 on valmistumassa Poker Run -tapahtumassa kesällä 2020 sattuneen vesiliikenneonnettomuuden tutkinta (Y2020-02). Näiden perusteella Onnettomuustutkintakeskus lausuu vesiliikennelain 106 § ja 106a §:stä seuraavaa.

On hyvä, että vesiliikenteen rajoittamista mm. kilpailujen ja tapahtumien ajaksi selkiytetään. Vesiliikenteen rajoittamista ei kuitenkaan ole tarvetta sitoa 106 §:ään ja siinä kuvattuun ympäristöhaittoihin liittyvään lupaan. Samalla olisi hyvä pohtia, miten liikenteen rajoittamien käytännössä tehdään ja kuka sen tekee. Todennäköisesti lain tavoitteen toteutuminen vaatii aktiivista viestintää ja sujuvaa viranomaisprosessia, jotta päätöstä liikenteen rajoittamisesta osataan käytännössä hakea. Esimerkiksi Hangon onnettomuuteen liittyen liikenteen keskeyttämistä ei ollut haettu, vaikka nopeusajotapahtuma oli toistuva ja keskeisellä paikalla sataman edustalla. Lisäksi mukana oli viranomaisia ja kaupunki oli antanut vesialueen tapahtuman käyttöön. Nopeusajoalueen käytännön rajaaminen vesialueella oli epämääräistä.

Ympäristöhaittoihin liittyvän 106 §:ssä kuvatun luvan edellytyksenä on, että tapahtuma täyttää riittävät turvallisuuden vaatimukset. Mainituissa aikaisemmissa turvallisuustutkinnoissa on todettu, että turvallisen yleisötapahtuman järjestämisen vaatimukset ovat liian monimutkaiset. Vaatimuksia tulee mm. pelastuslaista, kokoontumislaista ja kuluttajaturvallisuuslaista. Vastaavat viranomaiset ovat pelastuslaitos, poliisi sekä Turvallisuus- ja kemikaalivirasto. Monimutkaisuutta lisää se, että (tarkemmin määrittelemättömiä) vaatimuksia tulee

myös vesiliikennelaista. Lisävaatimuksia vesillä järjestettävälle tapahtumalle ei tarvita, joten turvallisuusasioiden tarkastamisvaatimuksen voisi jättää 106§:stä pois. Vaatimuksista tulee todennäköisesti myös käytännön ongelmia, jos ympäristöviranomainen vaatii pelastussuunnitelmaa tai poliisin päätöstä, jotka kummatkin ovat usein saatavissa vasta joitakin päiviä ennen tapahtumaa. Turvallisen yleisötapahtuman järjestämistä edistäisi enemmän ”yhden luukun periaate” kuin moninkertaiset hieman toisistaan poikkeavat vaatimukset.

Hangon tapahtumassa 106 §:n mukaista lupamenettelyä ei ollut hoidettu, vaikka kaupunki oli tietoinen vuosittain toistuvasta tapahtumasta, vesialueen käyttöön oli annettu lupa ja mukana tapahtumassa oli viranomaisia. Taustalla voi vaikuttaa mainitut lukuisat menettelyt ja vaatimukset sekä niistä seurannut monimutkaisuus.

Onnettomuustutkintakeskus pitää hyvänä ehdotetun lain 33 §:n sisältyviä asiakoko-naisuuksia, joilla edistetään pelastustyöhön osallistuvien vesikulkuneuvojen, sekä poliisin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen virkatehtävässä olevien vesikulkuneuvojen toimintaa myöntämällä niille oikeus päästä ennen muita vesikulkuneuvoja kanavaan. Tämän lisäksi tiettyjen vesikulkuneuvojen liikkumisen perustellulla rajoittamisella kanavissa kyettäneen vähentämään onnettomuusriskejä. Sujuvan ja riskittömän liikenteen takaamiseksi myös näille vesikulkuneuvoille tulisi viestiä rajoituksista selvästi ja hyvissä ajoin sekä opastaa ne mahdollisille kiertoväylille. Kanavaliikenteen ongelmat tulivat esille elokuussa vuonna 2020 avatun Kimolan kanavan liikenteessä.

Onnettomuustutkintakeskus pitää hyvänä ehdotetun lain 41§:n pykälään sisältyviä vaatimuksia huvialuksen päällikön pätevyysvaatimuksista sekä sen vaatimasta ja osoittamasta pätevyyskirjasta alusten koon, hallittavuuden ja/tai suorituskyvyn takia. Samassa pykälässä käsitellään myös pätevyyskirjan myöntämiseen liittyvän teoriaosaamisen hyväksyntä, joka asettaa veneilykoulutuksen järjestäjälle vaatimuksia määräajoin seurattavaan laatujärjestelmään liittyen.

Onnettomuustutkintakeskuksen näkemyksen mukaan tämä tarjoaa hyvän mahdollisuuden veneilyturvallisuuden kehittämiseen tutkintaselostusten suositusten ja onnettomuustilastojen perusteella. Tätä tukee esimerkiksi Onnettomuustutkintakeskuksen tutkinta M2019-02, jossa suositetaan, että Liikenne- ja viestintävirasto yhdessä veneilyjärjestöjen kanssa nostavat esille muuttumattoman suuntiman ja vähenevän etäisyyden ongelman ja yhteentörmäämisvaaran arvioinnin käytännön keinot osana veneilijöille tarjottavaa koulutusta ja ohjeistusta [2020-S14].

Merenkulun turvalaitteita koskevalla 47 §:n muutoksella mahdollistettaisiin virtuaalisten turvalaitteiden käyttäminen. Koska virtuaaliseen turvalaitteeseen ei liity lainkaan fyysistä turvalaitetta, se ei näin ollen ole silmin eikä tutkan avulla havaittavissa, vaan sen havainnointi tapahtuu yksinomaan AIS-järjestelmässä. Fyysisen turvalaitteen korvaaminen virtuaalisella turvalaitteella edellyttäisi riskiarvioinnin tekemistä sekä mahdollisia muita taustaselvityksiä ja viranomaisen harkintaa. Tässä yhteydessä Onnettomuustutkintakeskus nostaa esiin kasvavan huviveneilyn yhtenä taustaselvittävänä vaikuttajana alueilla, joille em. virtuaalisia turvalaitteita suunnitellaan sekä tavan, jolla em. virtuaalisten turvalaitteiden esiintyminen viestitään vesillä liikkujille.

Lisäksi Onnettomuustutkintakeskus haluaa tuoda esiin ja pohdittavaksi lakiehdotuksessa mainittuun vesiliikenteen ohjaamiseen ja merenkulun automaation edistämiseen liittyen esimerkiksi lossien virtuaaliseen ohjausvaijeriin liittyvän näkökohdan lossipaikkaan ja lossin määritelmään liittyen. Virtuaalivaijeria käytettäessä lossin vaijeriin ja lossin liikehdintämahdollisuuksiin liittyvät fyysiset rajoitteet muuttuvat ja lossit alkavat käytännössä muistuttaa ilman ohjausvaijeria kulkevia lautta-aluksia. Tähän liittyen onnettomuustutkintakeskus haluaa nostaa esiin tutkinnan M2018-5 ja siinä Liikenne- ja viestintäministeriölle annetun suosituksen, että Liikenne- ja viestintäministeriö valmistelee lakimuutoksen, jolla lossit määritellään aluksiksi [2019-S55]. Lisäksi samassa tutkinnassa annettiin toinen suositus, jossa Liikenne- ja viestintävirastoa suositetaan määrittelemään lossinkuljettajien merenkululliset pätevyysvaatimukset ja lossien minimimiehityksen [2019-S56].

Lopuksi Onnettomuustutkintakeskus haluaa kiinnittää huomiota vesikulkuneuvojen varustusta koskevaan 108 §. Liikenne- ja viestintäviraston kokoamissa onnettomuus-tilastoista ilmenee, että noin puolet vesiliikenteessä tapahtuvista kuolemaan johtavista onnettomuuksista tapahtuu pienillä veneillä rannan läheisyydessä veneiden kaatuessa tai kallistuessa. Tilanteen parantamiseksi Onnettomuustutkintakeskus esittää, että myös niin sanotuille mökkiveneille harkittaisiin pelastusliivien mukanaoloa ja käyttöä koskevaa säädöstä.

## ONNETTOMUUSTUTKINTAKESKUS

Johtaja, professori

Veli-Pekka Nurmi

Johtava tutkija

Risto Haimila

Eklund Kaija  
Onnettomuustutkintakeskus