

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi vesiliikennelakia niin, että se vastaisi uuden hallintolain sääntelyä julkisista kuulutuksista, lakia liikennejärjestelmästä ja maanteistä sekä Metsähallituksen erävalvonnasta annettua lakia.

Esityksessä ehdotetaan myös, että tietyillä vesikulkuneuvoilla liikkuvilta voitaisiin turvallisuussyistä kieltää pääsy sulkukanavalle tai heidän pääsyään siihen voitaisiin rajoittaa. Myös erilaisten vesialueella järjestettävien kilpailujen ja tapahtumien turvallisuutta ehdotetaan lisättäväksi vesialueella liikkumista koskevin rajoituksin.

Huviveneitä suurempien huvialusten kelpoisuusvaatimuksia ja varustevaatimuksia esitetään tarkennettaviksi. Toisaalta tiettyjen vesikulkuneuvotyyppien varustevaatimuksiin ehdotetaan poikkeamismahdollisuutta. Tarkennuksia ehdotetaan myös väyläpäättöksiä ja vesikulkuneuvojen rekisteröintiä koskeviin menettelyihin. Merenkulun turvalaitteen määritelmään lisättäisiin virtuaaliset turvalaitteet.

Esityksessä ehdotetaan lisäksi selvennyksiä rekisteröintirikkomuksia ja nopeusrajoitusten rikkomisia koskevaan sääntelyyn. Toisaalta siinä ehdotetaan, että asianmukaisten merikarttojen puutteesta vesikulkuneuvossa ei enää voisi tuomita vesikulkuneuvon päällikköä sakkoon.

Useat ehdotetun lain muutoksista täsmentäisivät Liikenne- ja viestintäviraston määräyksenantovaltuuksia.

Esityksen tavoitteena olisi lisätä vesiliikenteen turvallisuutta ja helpottaa lain valvontaa käytännössä.

Ehdotettu laki on tarkoitettu tulevan voimaan 1.7.2021.

Sisällys

PERUSTELUT

1 Asian tausta ja valmistelu

1.1 Tausta

Uusi vesiliikennelaki tuli voimaan 1. päivänä kesäkuuta 2020. Lakiin on koottu vesiliikenteen ja veneilijän käyttäytymistä koskeva sääntely mukaan lukien uusi huviveneilyä koskeva päällikkösääntely. Laki sisältää vesiliikenteen sääntöjen noudattamista ja vesiliikenteen ohjaamista koskevat yleiset periaatteet. Lisäksi se sisältää kaikki vesiväylien merkitsemistä ja vesiliikenteen ohjaamista koskevat säännökset mukaan lukien vesiliikennemerkit ja valo-opasteet. Lakiin koottiin myös muuta kuin ammattiliikennettä koskevat erityiset pätevyysvaatimukset ja siihen siirrettiin ajanmukaistettuna vesikulku-neuvojen rekisteröintiä koskeva sääntely. Lisäksi vesiliikennelakiin koottiin kaikki rangaistusmääräykset ja otettiin käyttöön liikennevirhemaksujärjestelmä koskemaan vähäisempiä rikkomuksia. Lain yhteydessä toteutettiin myös vuokravenesääntelyn keventäminen.

1.2 Valmistelu

Hallituksen esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä virkatyönä yhteistyössä Liikenne- ja viestintäviraston kanssa. Esitys on ollut lausunnolla xx – xx. Kooste lausunnoista on ladattavissa valtioneuvoston Säädösvalmistelu ja kehittämishankkeet valtioneuvostossa -verkkosivustolta tunnuksella (LVM037:00/2020)¹.

2 Nykytila ja sen arviointi

2.1 Menettelyt liikuttaessa kanavilla ja avattavien siltojen kautta

Vesiliikennelain 9 § sisältää kanavien ja avattavien siltojen käyttöpalvelujen järjestämistä koskevat pääperiaatteet. Niiden järjestämisestä vastaa Väylävirasto. Pykälän 2 momentin mukaan käyttöpalveluja on tarjottava tasapuolisesti kaikille vesikulku-neuvoille ja niiden tarjonnassa on noudatettava hyvän hallinnon periaatteita. Sääntely vastaa lähtökohtaisesti vanhan vesiliikennelain kanavia koskevaa sääntelyä, jonka mukaan kanavaliikenteen ohjauspalvelujen järjestämisestä vastasi Liikennevirasto ja palveluja oli tarjottava tasapuolisesti kaikille aluksille. Uuteen lakiin on kuitenkin sisällytetty myös muu kanavien ja avattavien siltojen liikennesääntöjä koskeva sääntely, joka aiemmin sisältyi asetukseen kanavien ja avattavien siltojen liikennesäännöistä (512/1991). Osa näistä kanavia ja avattavia siltoja koskevista liikennesäännöistä on nyt sisällytetty lain yleiseen, vesiliikennettä koskevaan sääntelyyn, minkä lisäksi uusi laki sisältää eräitä kanavilla ja avattavilla silloilla liikkumista koskevia erityisiä säännöksiä.

¹ <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM037:00/2020>.

Lain 33 § sisältää sääntelyn menettelytavoista, joita on noudatettava kanavien ja avattavien siltojen kautta liikuttaessa. Kyseisen pykälän 1 momentin mukaan vesikulkuneuvolla kanavilla ja avattavilla silloilla liikuttaessa on noudatettava 5 §:ssä edellytettyä huolellisuutta ja varovaisuutta sekä niille saapumista, kulkujärjestystä ja sulutusta koskevia menettelyjä. Pykälän 3 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä kanaville ja avattaville silloille saapumisesta ja niillä noudatettavista menettelyistä sekä vesikulkuneuvojen ja niiden varusteiden käyttöä koskevista vaatimuksista. Pykälä ei kuitenkaan sisällä edellä mainitun, vanhan asetuksen mukaisia, tarkempia määräyksiä siitä, millä vesikulkuneuvoilla olisi etuoikeus päästä etenemään sulkukanavassa eikä määräyksenantovaltuus sisällä erikseen määräyksiä sulutuksesta.

Pykälässä ei myöskään ole otettu huomioon sitä, että kanavat voivat olla vanhoja eikä niitä ole suunniteltu niin, että kaikkia nykyisiä vesikulkuneuvoja voisi päästää niille ilman sitä riskiä, että vesikulkuneuvon, sen päällikön tai sen matkustajien turvallisuus vaarantuu esimerkiksi kovasta virtauksesta johtuen. Tällaisen vesikulkuneuvon matkaa ei voi myöskään estää tai keskeyttää 19 §:n mukaan.

2.2 Vesiliikenteen valvonta

Vesiliikennelain 11 §:n 2 momentti sisältää vesiliikennettä valvovan ja ohjaavan henkilön määritelmät. Vesiliikennettä valvovalla henkilöllä tarkoitetaan poliisin, Rajavartiolaitoksen, Tullin tai Liikenne- ja viestintäviraston virkamiestä, jonka tehtäviin kuuluu vesiliikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden varmistaminen tai yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitäminen tai poliisilaisissa (872/2011), rajavartioloissa (578/2005) tai tullilaisissa (304/2016) säädettyjen valvonta- ja ohjaamistehtävien hoitaminen.

Vesiliikennettä ohjaava henkilö on muu henkilö, jonka poliisi, Rajavartiolaitos, Tulli tai pelastusviranomainen on yksittäistapauksessa tai määrääjäksi määrännyt ohjaamaan liikennettä onnettomuuden, yleisötapahtuman, kilpailun tai muun vastaavan syyn vuoksi tai yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitämiseksi. Puolustusvoimien harjoitusten aikana sekä aluevalvonta- ja öljyntorjuntatehtävissä vesiliikenteen ohjaajana voi toimia myös Puolustusvoimien tehtävään määräämä sotilas. Määritelmät vastaavat lähtökohtaisesti uuden tieliikennelain (729/2018) käsitteitä.

Pykälään ei sisälly mainintaa erävalvonnasta. Laissa Metsähallituksen erävalvonnasta (1157/2005) erätarkastajille kuuluu erävalvontalain 2 § 1 momentin 3 kohdan mukaisesti kalastuksen ja muun elinkeinon, luonnon ja sen yleisen virkistyskäytön sekä muun yleisen edun suojelemista koskevien vesiliikennesäännösten noudattamisen valvonta. Erävalvonnan tarkoituksena on lain 1 §:n mukaan edistää ja valvoa Metsähallituksen hallinnassa olevien valtion alueiden käytön lainmukaisuutta sekä ennalta ehkäistä ja erävalvontaan kuuluvassa laajuudessa selvittää siihen liittyviä rikoksia. Erätarkastajalla on kyseisen lain 6 §:n 1 momentin mukaan erävalvontaan kuuluvassa yksittäisessä tehtävässä oikeus pysäyttää henkilö ja kulkuneuvo sekä saada tieto henkilön ja kulkuneuvossa olevien henkilöiden nimestä, henkilötunnuksesta tai, jos henkilötunnusta ei ole, syntymäajasta ja kansalaisuudesta sekä paikasta, josta nämä ovat tavoitettavissa. Erätarkastajalla on myös oikeus ottaa kiinni henkilö, joka kieltäytyy antamasta henkilöllisyyden selvittämiseksi tarpeellisia tietoja tai antaa todennäköisesti virheellisen tiedon. Lain 7 §:n mukaan erätarkastajalla on 6 §:ssä tarkoitetun kiinniottamisen ja kulkuneu-

von pysäyttämisen yhteydessä oikeus tarkastaa henkilö ja kulkuneuvo, jos se on välttämätöntä sen varmistamiseksi, että henkilöllä tai kulkuneuvossa ei ole aseita, esineitä tai aineita, joilla voidaan aiheuttaa vaaraa ihmisille tai merkittävää vahinkoa luonnolle. Lain 8 §:n 1 momentin mukaan erävalvontaan kuuluvan yksittäisen tehtävän yhteydessä erätarkastaja voi velvoittaa suorittamaan puhalluskokeen, jos se, joka ohjailee vesialusta tai toimii aluksessa sen kulun turvallisuuteen olennaisesti vaikuttavassa tehtävässä, on siinä määrin alkoholin vaikutuksen alainen, että hän voi vaarantaa yleistä turvallisuutta. Erätarkastajalla on myös saman pykälän 2 momentin mukaan oikeus estää kuljettajaa jatkamasta ajoa ja muuta henkilöä toimimasta tehtävässään. Kelpoisuusvaatimuksena erätarkastajan virkaan on kyseisen lain 3 §:n 2 momentin mukaan poliisin perustutkinto ja perehtyneisyys erävalvontaan. Lain 16 §:n mukaan erätarkastajalla on oikeus saada erävalvontaan kuuluvan yksittäisen tehtävän suorittamiseen muulta valtion viranomaiselta sellaista tarpeellista virka-apua, jonka antamiseen viranomaisen on toimivaltainen. Toisaalta erätarkastaja on velvollinen antamaan poliisille ja muulle viranomaiselle virka-apua onnettomuuden sattuessa, kadonneen etsinnässä, etsintäkuulutetun kiinniottamisessa ja muissa tehtäviinsä soveltuviissa tapauksissa.

Metsähallituksen tietojen mukaan erätarkastajien toiminta painottuu käytännössä kesäaikaan kalastuksen valvontaan Metsähallituksen hallinnassa olevilla valtion vesialueilla. Näitä vesialueita on noin 3,4 miljoonaa hehtaaria. Erätarkastajina toimii valtakunnallisesti vain 12 henkilöä, mutta erävalvonnan merkitys on Metsähallituksen käsityksen mukaan kasvanut vuosi vuodelta poliisin ja rajan keskittyessä enemmän ydintehtäviinsä. Käytännössä erätarkastajat toimivat vesiliikennettä valvottaessa yhteistyössä poliisin ja rajavalvonnan kanssa. Tällöin vesillä liikutaan yleensä näiden aluksilla ja erätarkastajan tehtäväksi jää vesillä liikkujan kohtaaminen, poliisin tai rajavalvonnan keskittyessä enemmän aluksen päällikkönä toimimiseen. Metsähallituksen erätarkastajilla on kuitenkin myös käytössään oma monipuolinen kalusto erävalvontatehtävissä. Erätarkastajat valvovat vesillä erityisesti vapaa-ajan kalastusta ja muuta kalastusta sekä luonnonsuojelua.

Lain 19 § sisältää valvontaviranomaisten oikeuden estää tai keskeyttää vesikulkuneuvon matkan.

2.3 Huvialuksen päällikön pätevyysvaatimukset

Huvialuksen päällikön pätevyysvaatimuksista säädetään vesiliikennelain 41 §:ssä. Huvialuksen päälliköltä edellytetään 18 vuoden ikää ja hänellä on oltava kansainvälinen huviveneenkuljettajankirja. Kansainvälisen huviveneenkuljettajankirjan saamisen edellytyksenä on muun muassa se, että hakijalla on vähintään voimassa oleva ajokorttilain (386/2011) mukainen ryhmän 1 ajokortti tai vähintään ryhmän 1 ajoterveysvaatimusten täyttämisen osoittava lääkärintodistus. Lisäksi hakijan on osoitettava, että hän täyttää Yhdistyneiden kansakuntien Euroopan talouskomission sisävesiliikennetyöryhmän päätöslauselmassa nro 40 asetetut tutkintovaatimukset ja hänellä on todistus käytännön veneilyosaamisesta.

Hakija voi osoittaa täyttävänsä mainitun päätöslauselman teoriaa koskevat vaatimukset muun muassa todistuksella, jonka on myöntänyt sellainen veneilyjärjestö tai merenkulualan oppilaitos, joka seuraa koulutustoimintaansa ja todistuksen antoaan laatujärjes-

telmän avulla ja jonka koulutustoimintaa sekä todistuksenantoa koskeva laatujärjestelmä on ulkoisesti arvioitu Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymällä tavalla enintään viisi vuotta ennen todistuksen päiväystä. Hakija voi osoittaa täyttävänsä nämä teoriaa koskevat vaatimukset myös lasti- tai matkustaja-aluksen päällikön pätevyyttä osoittavalla kuljettajankirjalla tai ylemmällä merenkulun kansipäällystön pätevyyskirjalla tai suorittamalla kokeen Liikenne- ja viestintävirastossa.

Pykälä sisältää valtuutuksen Liikenne- ja viestintävirastolle antaa määräyksiä edellä mainitun päätöslauselman tutkintovaatimusten täyttämisestä.

Pykälässä ei kuitenkaan ole otettu huomioon ajokorttilain viimeisiä muutoksia eikä siinä ole edellytetty, että merenkulkualan laitos, joka myöntää teorian osaamisesta todistuksen, olisi liikennepalvelulain mukaisesti hyväksytty merenkulun koulutuksen järjestäjäksi. Pykälässä ei myöskään ole otettu huomioon sitä, että tällaisen todistuksen myöntävän veneilykoulutuksen järjestäjän laatujärjestelmä voisi olla paitsi Liikenne- ja viestintäviraston itsensä ulkoisesti arvioima myös viraston hyväksymällä tavalla arvioitu. Pykälän voimassa oleva sanamuoto, jonka mukaan mikä tahansa veneilyjärjestö voisi järjestää koulutuksia, on myös aiheuttanut huolta meriturvallisuudesta ja arvostelua veneilykoulutuksen järjestämiseen erikoistuneiden tahojen keskuudessa. Lisäksi sen, että pykälän mukaan teoriakoe voitaisiin järjestää vain itse virastossa, on huomattu rajoittavan turhaan kokeen järjestämismahdollisuuksia.

2.4 Merenkulun turvalaitteet, vesiliikennemerkkit ja valo-opasteet

Vesiliikennelain 47 § sisältää määritelmän merenkulun turvalaitteesta. Sen mukaan merenkulun turvalaitteella tarkoitetaan kulkuväylän merkitsemistä tai muuten vesiliikenteen ohjaamista ja turvaamista varten vesialueelle tai rannalle sijoitettua rakennetta ja laitetta. Kiinteitä turvalaitteita ovat lain mukaan elektroniset paikanmäärityasemat ja -laitteet, tutkamerkit, majakat, linja- ja sektoriloistot, linjamerkit, reunamerkit, kummelit ja muut tunnusmerkit, sekä muut näihin verrattavat kiinteät laitteet. Kelluvia turvalaitteita ovat poijut ja viitat.

Määritelmä koskee nykymuodossaan vain fyysisiä turvalaitteita. Tekniikan kehittyessä ovat myös niin kutsutut virtuaaliset turvalaitteet yleistyneet. Virtuaaliset turvalaitteet olisivat tarpeen etenkin sellaisilla paikoilla, joissa on syviä vesialueita tai sellaisia olosuhteita kuten liikkuvia jäitä, joilla fyysistä turvalaitetta on lähes mahdotonta, vaikeaa tai hyvin kallista ylläpitää niiden todennäköisen rikkoutumisen vuoksi. Virtuaaliset turvalaitteet olisivat myös tarpeen merenkulun automaation edistämiseksi.

Lain 49 §:ssä säädetään yleisen kulkuväylän vahvistamisesta sekä turvalaitteen asettamisesta ja poistamisesta. Pykälässä viitataan vesilain sääntelyyn yleisen kulkuväylän määrittämisestä ja turvalaitteen asettamisesta ja säädetään lisäksi, että turvalaitteen asettamiseen on haettava lupaa Liikenne- ja viestintävirastolta. Pykälä sisältää vaatimukset lupahakemuksen hyväksymiselle ja lupapäätöksessä eli väyläpäätöksessä määrättävät ehdot väylän ja sen turvalaitteiden rakentamiselle, asettamiselle ja kunnossapidolle. Lisäksi pykälä sisältää sääntelyn tietojen toimitusvelvollisuudesta niiden tallentamista ja merikarttoihin merkitsemistä varten sekä kiellon muuttaa tai poistaa turvalaitetta ilman Liikenne- ja viestintäviraston lupaa. Lain 51 § sisältää turvalaitteeseen kiinnittymistä koskevan kiellon ja 52 § toimimatonta turvalaitetta koskevan ilmoitusvelvollisuuden.

Vesiliikennemerkkien ja valo-opasteen asettamisesta säädetään vesiliikennelain 54 §:ssä. Kyseisen pykälän 2 momentti sisältää vastuun vesiliikennemerkin ja valo-opasteen asettamisesta. Yleisellä kulkuväylällä vastuu sijoittamisesta on vesiliikennelain mukaisella väylänpitäjällä ja yleisen kulkuväylän ulkopuolella vastuu on kunnalla. Eräissä erikseen mainituissa tapauksissa vastuu sijoittamisesta voi tämän momentin mukaan kuulua myös rakenteen tai laitteen omistajalle.

Pykälä ei sisällä mainintaa siitä, mikä taho vastaa lauttaväylien merkitsemisestä. Lautta väylineen kuuluu liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 6 §:n mukaan maantiehen. Saman lain 11 §:n mukaan Väylävirasto vastaa maantieverkon omistajan tehtävistä ja muista tienpidon tehtävistä ja se myös ohjaa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksia tienpidon tehtävien hoitamisessa. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset vastaavat alueensa tienpidon tehtävien hoitamisesta Väyläviraston ohjauksen mukaisesti. Näin ollen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset vastaisivat myös lauttaväylien merkitsemisestä.

Vesiliikennelain 56 § sisältää vesiliikennemerkkien sijoittamista ja ulkoasua koskevat säännökset. Pykälän 4 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus antaa tarkempia määräyksiä vesiliikennemerkkien ja valo-opasteiden sijoituksesta, väreistä, rakenteesta ja mitoituksesta, mutta sillä ei ole toimivaltaa antaa määräyksiä käytettävistä valo-opasteyhdistelmistä. Nykyisin on käytössä monenlaisia valo-opasteyhdistelmiä. Tämä voi aiheuttaa valo-opasteiden väärin tulkintaa ja vaarantaa liikenneturvallisuutta.

Lain 57 § sisältää sääntelyn vesiliikennemerkkien vaikutusalueesta, joka alkaa merkin kohdalla päättyen kiellon, määräyksen tai rajoituksen päättymistä osoittavan merkin kohdalla tai vastakkaista kulkusuuntaa varten asetetun vastaavan merkin kohdalla. Pykälästä puuttuu tarkempi määräyksenantovalta siitä, miten vaikutusalue tulee merkitä. Tämä olisi tarpeen erityisesti tilanteissa, joissa merkkiä on fyysisesti vaikea asettaa juuri vaikutusalueen alkuun. Määräyksessä olisi hyvä voida todeta esimerkiksi, että vaikutusalue alkaisi tietyn etäisyyden päästä merkin jälkeen ja vastaavasti päättyisi ilmaistun matkan jälkeen. Tällainen havainnollinen merkintäperiaate on käytössä mm. Ruotsissa.

Lain 90 §:ssä tarkoitettuna, ilmajohtoa koskevan liikennemerkin selostuksen mukaan ilmajohtomerkillä osoitetaan ilmajohdon ja väylän risteämää ja se voidaan sijoittaa väylän oikealle tai molemmille puolille. Ilmajohtoja on kuitenkin asennettu ja voidaan asentaa vesialueella myös väylän ulkopuolelle, joten pykälää olisi täsmennettävä.

2.5 Kiellot ja rajoitukset sekä luvat kilpailuihin ja tapahtumiin

Lain kielto- ja rajoitusasioita koskevan sääntelyn perusteet sisältyvät vesiliikennelain 101 §:ään. Kielto- ja rajoitusasioiden käsittelystä säädetään lain 102 §:ssä. Pykälä sisältää viittauksen julkisia kuulutuksia koskevaan lainsäädäntöön. Julkisia kuulutuksia koskeva laki on sittemmin 1.1.2020 kumottu ja uusi asiaa koskeva sääntely sisältyy hallintolain 62 a §:ään. Vaikka hallintolain 5 §:n mukaan erityislaissa, kuten vesiliikennelaissa, olevia säännöksiä, jotka poikkeavat hallintolaista, voitaisiin soveltaa hallintolain

asemesta, voi nykyistä sääntelyä pakollisine sanomalehti-ilmoituksineen ja kuntien ilmoitustauluilla ilmoittamisineen pitää joka tapauksessa vanhentuneena. Nykyinen sääntely on epäkäytännöllinen ja aiheuttaa muutamien kymmenien tuhansien eurojen kustannukset vuosittain.

Lain 106 § sisältää sääntelyn eräiden vesialueella järjestettävien kilpailujen, harjoitusten ja muiden tapahtumien luvanvaraisuudesta. Luvan myöntää kunnan ympäristönsuojeluviranomainen, tai jos kyse on useamman kunnan alueesta, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus.

Pykälän 4 momentin mukaan luvan myöntäminen tapahtumaan edellyttää muun muassa sitä, että tapahtuma täyttää riittävät turvallisuuden vaatimukset. Pykälässä tarkoitettu lupa ja sen edellytykset koskevat vain moottorikäyttöisellä vesikulkuneuvolla suoritettavien kilpailujen, harjoitusten tai muiden tapahtumien toistuvaa tai pysyvää järjestämistä tietyllä vesialueella. Lisäksi lupa vaaditaan pykälän mukaan myös yksittäisten tapahtumien järjestämiseksi, jos tapahtumasta on odotettavissa merkityksellisiä ympäristöhaittoja.

Jos tällainen luvanvarainen tapahtuma edellyttää väliaikaista vesiliikenteen keskeyttämistä tai rajoittamista tai alueellisesta kiellosta tai rajoituksesta poikkeamista, on kieltoon, rajoitukseen tai poikkeamiseen haettava pykälän 6 momentin mukaan erikseen lupa Liikenne- ja viestintävirastolta.

Kyseinen pykälä ei sisällä sääntelyä sellaisten vesialueella järjestettävistä tapahtumista, joiden järjestämiseen ei tarvita lupaa. Tällaisia ovat esimerkiksi soututapahtumat. Lain 100 §:n 1 momentti sisältää sääntelyn vesialueen väliaikaisesta sulkemisesta esimerkiksi jo tapahtuneen onnettomuuden johdosta, mutta se ei sisällä oikeutta sulkea vesialuetta tilapäisesti kilpailujen tai vastaavien tapahtumien turvallisuuden varmistamiseksi etukäteen.

Kieltoja ja rajoituksia koskevan sääntelyn valvonnasta säädetään lain 19 §:n 1 momentissa. Sen mukaan vesiliikennettä valvova henkilö voi estää ja keskeyttää vesikulkuneuvolla kulkemisen muun muassa silloin kun liikenne on väliaikaisesti keskeytetty tai rajoitettu kilpailujen tai muun vastaavan syyn johdosta

2.6 Vesikulkuneuvon varusteet

Lain 108 § sisältää moottorilla varustetun tai yli viiden metrin purjeella varustetun vesikulkuneuvon vähimmäisvarusteita koskevan sääntelyn. Sen mukaan tällaisessa, liikkeellä olevassa vesikulkuneuvossa on oltava 1) sellainen hyväksytty pelastusliivi, kelluntapukine tai pelastuspuku kullekin vesikulkuneuvossa olevalle henkilölle, joka kantavuudeltaan ja kokoluokaltaan vastaa henkilön kokoa ja painoa, 2) tyhjennyspumppu tai muu väline veden poistamiseen, 3) aivot tai mela taikka ankkuri köysineen, 4) tarkastettu käsiammutin, jos vesikulkuneuvossa on liekillä toimiva polttolaite, sisä- tai sisäperämoottori tai yli 25 kilowatin perämoottori ja 5) meriteiden sääntöjen osan D mukaiset merkinantolaitteet.

Lisäksi Liikenne- ja viestintävirastolla on toimivalta antaa tarkempia teknisiä määräyksiä vesikulkuneuvojen ja niiden moottoreiden sekä varusteiden ja tarvikkeiden ominaisuuksista, rakenteesta, laadusta, määrästä, kunnosta ja käytöstä.

Vesiskootterien osalta sama pykälä sisältää lievennyksen, jonka mukaan niissä ei tarvitse olla käsisammutinta. Sittenkin vesillä on otettu käyttöön monenlaisia muita vesikulkuneuvoja kuten esimerkiksi moottorilla varustettuja tai kookkaita, purjeella varustettuja laine- tai purjelautoja, joiden kyseisen pykälän mukaan tulisi täyttää kaikki siinä mainitut varustevaatimukset siitä huolimatta, että varusteiden käyttö on käytännössä mahdotonta. Pykälässä ei myöskään ole otettu huomioon alusliikennepalvelulain (623/2005) vaatimuksia huvialusten osalta.

Lain 109 §:ssä säädetään poikkeuksista vesikulkuneuvoja ja niiden varusteita koskeviin vaatimuksiin. Sen 1 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi erityisestä syystä yksittäistapauksessa myöntää poikkeuksia vesikulkuneuvon rakennetta, moottoria, varusteita ja tarvikkeita koskevista säännöksistä ja määräyksistä, jos tästä ei aiheudu vaaraa vesiliikenteen tai henkilöiden turvallisuudelle tai ympäristölle ja jos säännösten tai määräysten soveltaminen olisi ilmeisen tarkoituksetonta tai kohtuuttoman hankalaa. Pykälä ei mahdollista poikkeuksen myöntämistä muuten kuin yksittäistapauksessa.

2.7 Vesikulkuneuvon rekisteröinti ja vesiliikennetrikkomukset

Rekisteri-ilmoitukset

Lain 114 §:n mukaan vesikulkuneuvon omistaja on velvollinen tekemään rekisteri-ilmoituksen, kun vesikulkuneuvo otetaan ensimmäisen kerran vesiliikennekäyttöön. Hänen on silloin esitettävä selvitys muun muassa vesikulkuneuvon moottorin omistajasta ja haltijasta.

Lain 115 § sisältää rekisteriin jo merkittyjen tietojen muutoksia koskevat ilmoitusvelvollisuudet. Omistajan tai haltijan on ilmoitettava esimerkiksi vesikulkuneuvon tai sen moottorin teknisiä tietoja ja itse vesikulkuneuvon omistusta tai hallintaa koskevista muutoksista, mutta pykälä ei velvoita ilmoittamaan moottorin omistusta tai hallintaa koskevista muutoksista. Jos velvoite koskisi myös moottoria, pystyttäisiin nykyistä paremmin varmistamaan sekä vesikulkuneuvon että moottorin omistajuus. Näin voitaisiin helpommin estää varastetun moottorin rekisteröinti.

Lain 116 § sisältää rekisteröidyn vesikulkuneuvon omistajan velvoitteen ilmoittaa vesikulkuneuvon tuhoutumisesta, romuttamisesta tai purkamisesta Liikenne- ja viestintävirastolle.

Rekisteröintiä koskeva sääntely ei kuitenkaan sisällä mitään valtuutusta Liikenne- ja viestintävirastolle antaa tarkempia määräyksiä siitä, miten 114, 115 tai 116 §:ssä mainittu ilmoitus pitää käytännössä tehdä. Tällainen määräyksenantovaltuus on aiemmin sisällynyt lakiin vesikulkuneuvorekisteristä (424/2014), mikä laki kumottiin uuden vesiliikennelain voimaan tullessa. Määräyksenantovaltuus olisi kuitenkin perusteltu, sillä ilmoitusmenettelyä voi olla tarpeen tarkentaa esimerkiksi tietotekniikan kehityksen vuoksi tai tietosuojan varmistamiseksi.

Rekisteröintiasiakirjoja ja -tunnuksia koskevat velvoitteet ja rekisteröintiä koskevat sanktiot

Lain 112 §:n 1 momentin mukaan rekisteröitävää vesikulkuneuvoa ei saa käyttää ennen kuin se on merkitty rekisteriin. Pykälän 3 momentin mukaan vesikulkuneuvo, joka tuodaan ulkomailta Suomeen, on rekisteröitävä 7 päivän kuluessa Suomeen tuonnista.

Lain 117 §:n 4 momentin mukaan rekisteröintitodistus on pidettävä mukana vesikulkuneuvoa käytettäessä, jos liikenneasioiden rekisteriin merkityt vesikulkuneuvoa koskevat tiedot eivät ole muutoin todennettavissa. Liikenneasioiden rekisteriin tehty rekisteri-ilmoitus ensirekisteröinnistä oikeuttaa kuitenkin käyttämään vesikulkuneuvoa ilman rekisteröintitodistusta 30 päivän ajan rekisteri-ilmoituksen tekemisestä.

Lain 118 §:n 2 momentin mukaan vesikulkuneuvoa ei saa käyttää, ellei sitä ole varustettu rekisteritunnuksella.

Lain 119 §:n 3 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto antaa koetunnuksesta elinkeinonharjoittajalle todistuksen. Todistus on pidettävä mukana vesikulkuneuvoa käytettäessä. Rekisteröimätön vesikulkuneuvo on varustettava koetunnuksella, jos sitä käytetään saman pykälän 1 momentin mukaisesti eli esimerkiksi koeajossa.

Lain 7 § sisältää päällikön yleiset velvollisuudet. Sen 6 kohdan mukaan päälliköllä on erikseen velvollisuus huolehtia siitä, että vesikulkuneuvossa on 117 ja 119 §:ssä tarkoitetut asiakirjat.

Lisäksi lain 18 § 3 momentti sisältää velvollisuuden näyttää valvojalla kaikki erikseen säädetyt tai määrätyt asiakirjat. Näitä asiakirjoja ovat muun muassa 117§:n mukainen rekisteröintitodistus ja 119 §:n mukainen koetunnus. Tämä esittämisvelvoite on yleinen eikä sitä ole rajattu esimerkiksi vain päällikköön. Esittämisvelvoite itse vesikulkuneuvossa ei kuitenkaan ole ehdoton. Jos asiakirja puuttuu, voi päällikkö tai vesikulkuneuvon haltija esittää sen myöhemmin valvojan henkilön antamassa määräajassa.

Lain 120 §:n 1 momentin 3 kohdan mukaan vesiliikenne rikoksesta tuomitaan sakkoon se joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 7 §:n säännöksiä päällikön yleisestä vastuusta eräitä erikseen mainittuja poikkeuksia lukuun ottamatta. Rekisteröintiä koskevia asiakirjoja ei ole erikseen mainittu poikkeuksena, joten päällikkö, joka rikkoo 117 §:n rekisteröintitodistusta koskevaa sääntöä ja 119 §:n koetunnusta koskevaa sääntöä, tuomitaan sakkoon.

Lain 123 § sisältää päällikön yleiset rikkomukset. Pykälän 1 momentin 4 kohdan mukaan liikennevirhemaksu määrätään tahallaan tai huolimattomuudesta tehdystä, lain 18 §:n 3 momentin rikkomisesta lukuun ottamatta rekisteröintiä koskevien asiakirjojen esittämistä. Saman 123 §:n 1 momentin 8 kohdan mukaan 70 euron liikennevirhemaksu määrätään päällikölle muun muassa silloin, jos hän rikkoo 35 §:ssä tarkoitettua nopeusrajoitusta, jota pitää noudattaa kanavilla ja avattavien siltojen kautta liikuttaessa.

Lain 125 § sisältää vesikulkuneuvon omistajan tai haltijan rekisteröintirikkomukset. Sen 1 momentin mukaan vesikulkuneuvon omistajalle määrätään 70 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta jättää tekemättä 114 §:ssä säädetyt

ensirekisteröintiä koskevan rekisteri-ilmoituksen ennen vesikulkuneuvon käyttöönottoa tai 116 §:ssä tarkoitetun lopullista poistoa koskevan rekisteri-ilmoituksen. Pykälän 2 momentti koskee sekä omistajaa että sen haltijaa. Sen 1 kohdan mukaan 70 euron liikennevirhemaksu määrätään omistajalle tai haltijalle, jos hän tahallaan käyttää vesikulkuneuvoa 112 §:n vastaisesti ennen kuin se on merkitty rekisteriin. Saman suuruinen liikennevirhemaksu määrätään omistajalle tai haltijalle kyseisen momentin 2 kohdan mukaan, jos hän tahallaan jättää tekemättä 115§.ssä tarkoitetun muutosrekisteröinnin. Itse rekisteröintivelvoite kohdistuu siis vain omistajaan tai haltijaan. Saman 125 §:n 2 momentin 4 kohdan mukaan liikennevirhemaksu määrätään myös, jos omistaja tai haltija itse käyttää tahallaan rekisteröitävää vesikulkuneuvoa 118 §:n vastaisesti siten, ettei sitä ole varustettu rekisteritunnuksella. Saman suuruinen maksu määrätään omistajalle tai haltijalle myös momentin 3 kohdan mukaan, jos hän tahallaan laiminlyö 117 §:ssä tarkoitetun velvollisuuden pitää rekisteröintitodistusta vesikulkuneuvossa sitä käytettäessä. Kyseinen 3 kohta tarkoittaa tapausta, jossa vesikulkuneuvon omistaja tai haltija ei itse toimi vesikulkuneuvon päällikkönä vaan hän esimerkiksi lainaa tai vuokraa vesikulkuneuvonsa huolehtimatta siitä, että siinä on rekisteröintitodistus mukana. Jos hän on itse päällikkönä vesikulkuneuvossa, jossa ei ole vaadittavaa rekisteröintitodistusta, hänelle tuomitaan sakko 120 §:n 1 momentin 3 kohdan mukaan.

Lain 126 § sisältää vesikulkuneuvoa käyttävän elinkeinonharjoittajan rekisteröintirikkomuksen. Sen mukaan vesikulkuneuvon tai moottorin valmistajalle, maahantuojalle, myyjälle, korjaajalle tai muulle vastaavaa toimintaa harjoittavalle elinkeinonharjoittajalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta käyttää rekisteröimätöntä vesikulkuneuvoa ilman Liikenne- ja viestintäviraston 119 §:ssä tarkoitettua koetunnusta, määrätään 70 euron liikennevirhemaksu. Jos elinkeinonharjoittaja toimii vesikulkuneuvon päällikkönä eikä hänellä ole 119 §:n mukaista todistusta koetunnuksesta, hänet voidaan sen sijaan tuomita 120 §:n 1 momentin 3 kohdan mukaan sakkoon.

Lain rekisteröintiasiakirjoja – ja rekisteröintitunnuksia koskevat velvoitteet ja sanktiot ovat kuitenkin sekavat ja jonkin verran puutteelliset.

Päällikön yleiseen vastuuseen 7 §:n 6 kohdassa kuuluu kansainvälisen huviveneenkuljettajankirjan, rekisteröintitodistuksen ja koetunnuksen pitäminen mukana vesikulkuneuvossa. Toisaalta nämä velvoitteet sisältyvät jo yleisinä velvoitteina 41, 117 ja 119 §:iin. Sakkorangaistus 120 §:n 1 momentin 3 kohdassa koskee kaikkia päällikön velvoitteita 7 §:ssä, mukaan lukien rekisteröintitodistuksen ja koetunnuksen mukana pitämisen laiminlyönti. Ainoa päällikön 7 §:ssä mainituista velvoitteista, jonka laiminlyönnistä ei tuomita sakkoa, on vesikulkuneuvon muiden 108 §:ssä mainittujen varusteiden kuin pelastusliivien mukanaolon laiminlyönti.

Näiden asiakirjojen puutteet vesikulkuneuvossa on siten arvioitu vakavammiksi teoiksi kuin esimerkiksi se, ettei rekisteritunnusta ole kiinnitetty vesikulkuneuvon tai se, että vesikulkuneuvossa ei ole käsisammutinta mukana. Osa rekisteröintivelvoitteista kohdistuu vain omistajaan tai haltijaan tai elinkeinonharjoittajaan. Näiden velvoitteiden laiminlyönneissä määrätään vain liikennevirhemaksu.

Vesiliikennettä valvovat viranomaiset ovat pitäneet puutteena sitä, liikennevirhemaksua ei voi 125 §:n 2 momentin 4 mukaan määrätä rekisteritunnuksen puutteesta muulle henkilölle kuin vesikulkuneuvon omistajalle tai haltijalle, joka vesikulkuneuvoa käyttää.

Lain sanamuoto ei mahdollista sitä, että rekisteritunnuksen puutteesta vesikulkuneuvoa käytettäessä voitaisiin määrätä liikennevirhemaksu myös päällikölle, joka ei ole myös kyseisen vesikulkuneuvon omistaja tai haltija. Myöskään sille, joka vuokraa tai lainaa oman vesikulkuneuvonsa toiselle henkilölle ei voi määrätä liikennevirhemaksua rekisteritunnuksen puutteesta. Tämä voi olla omiaan heikentämään veneiden ja muiden vesikulkuneuvojen vuokraustoiminnan vastuullisuutta. Lain 6 §:n 4 momentin mukaan vesikulkuneuvon luovuttaja on kyllä vastuussa muun muassa siitä, että vesikulkuneuvo on rakenteeltaan, kunnoiltaan ja muilta ominaisuuksiltaan turvallinen ja tämän vastuun laiminlyönti on sanktioitu 120 §:n 1 momentin 2 kohdassa, mutta pykälä ei sisällä vesikulkuneuvon vuokranantajalle rekisteröintiin liittyviä velvoitteita.

Valvovien viranomaisten mukaan sellaisia tapauksia, jossa rekisteröimättömän tai ilman rekisteritunnusta liikkuvan veneen omistaja tai haltija ei itse ole veneessä, ilmenee silloin tällöin. On todennäköistä, varsinkin kun veneiden vuokraus helpottuu, että tällaiset tapaukset myös lisääntyisivät, mistä syystä lakia olisi syytä tarkentaa.

Merikarttoja ja merenkulkujulkaisuja koskevan velvoitteen laiminlyönnin rangaistavuus ja nopeusrajoituksen rikkomista koskevat sanktiot

Lain 120 § sisältää vesiliikenne rikokset. Pykälän 1 momentin 3 kohdan mukaan vesiliikenne rikoksesta tuomitaan myös se, joka tahallaan tai huolimattomudesta rikkoo lain 7 §:n säännöksiä päällikön yleisestä vastuusta lukuun ottamatta vesikulkuneuvon muita varustevaatimuksia kuin vaatimusta pelastusliiveistä, kelluntapakineista tai pelastuspuvuista. Näistä muista vesikulkuneuvon varustevaatimusten laiminlyönneistä, kuten käsisammuttimen puutteesta, määrätään 123 §:n 1 kohdan mukaan liikennevirhemaksu.

Päällikön 7 §:n mukainen yleinen vastuu kattaa muun muassa vastuun vesikulkuneuvon turvallisuudesta. Kyseisen pykälän 4 kohdan mukaan päällikön vastuulla on myös se, että hänellä on käytettävissään asianmukaisia merikarttoja ja merenkulkujulkaisuja, jos aiottu matka edellyttää reittisuunnittelua matkan pituuden tai muun vastaavan syyn tai olosuhteen vuoksi. Merikarttojen ja merenkulkujulkaisujen edellyttäminen on lähtökohdaisesti omiaan edistämään meriturvallisuutta. Tämän velvoitteen noudattaminen on kuitenkin herättänyt veneilijöiden keskuudessa paljon kysymyksiä. Kysymyksiä on esitetty muun muassa siitä, mitä asianmukaisilla merikartoilla tarkoitetaan ja ovatko esimerkiksi sähköiset merikartat riittäviä. Samoin on tiedusteltu tarkennusta siihen, milloin merikartta tulee olla mukana vesikulkuneuvossa.

Tätä kysymystä on avattu HE 197/2019 vp:n yksityiskohtaisissa perusteluissa 7 §:n osalta. Näiden perustelujen mukaan säännökseen on otettu mallia SOLAS-yleissopimuksen V-luvusta, jossa säädetään aluksen navigointiturvallisuudesta. Asianmukaisilla merikartoilla tarkoitetaan joko merikarttaviranomaisen julkaisemia tai sen auktorisoimana julkaistuja painettuja tai elektronisia merikarttoja, joiden ajantasaisuudesta on huolehdittu. Merenkulkujulkaisuilla tarkoitetaan viranomaisen julkaisemia, merikarttaa muun muassa karttakorjauksin täydentäviä ja reitin suunnittelua palvelevia julkaisuja. Asiakirjojen tulisi olla käytettävissä aina sellaisilla matkoilla, jotka edellyttävät reitin suunnittelua, kuten pitimmillä matkoilla tai kuljettaessa tuntemattomilla vesillä. Niitä ei tarvitsisi olla vesikulkuneuvossa mukana esimerkiksi jatkuvasti toistuvilla lyhyillä matkoilla mökkisaareen tai kalastuksessa tällaisella lähialueella. Vaikka lain perustelut

ovat sisältäneet vastauksia näihin kysymyksiin, ovat vesiliikenteen valvontaviranomaiset katsoneet, että tämän velvoitteen rangaistavuutta pitäisi harkita uudelleen.

Saman 120 §:n 2 momentin mukaan vesiliikenneerikoksesta tuomitaan myös se, joka tahallaan tai huolimattomuudesta ylittää suurimman sallitun vesiliikennemerkillä osoitetun nopeuden tai vesikulkuneuvokohtaisen nopeuden, jos nopeuden ylitys on suurempi kuin sallitun nopeuden määrä. Lain 124 § sisältää lievempiä nopeusrajoitusten ylityksiä koskevan sanktion. Sen mukaan vesikulkuneuvon päällikölle määrätään tahallisuudesta tai huolimattomuudesta tehdystä suurimman sallitun vesiliikennemerkillä osoitetun nopeuden tai vesikulkuneuvokohtaisen nopeuden ylityksestä 120 euron liikennevirhemaksu, jos nopeuden ylitys on korkeintaan suurimman sallitun nopeuden määrä. Valvovien viranomaisten taholta on tuotu esiin se, että liikennevirhemaksua ei välttämättä voisi määrätä kaikille sellaisille henkilöille, joille sakkorangaistus on ankaramman teon osalta mahdollinen, minkä vuoksi 124 §:n sanamuotoa on pyydetty tarkennettavaksi niin, että se vastaisi paremmin 120 §:n 2.momentin sanamuotoa.

Nopeusrajoituksista kanavilla ja avattavien siltojen kautta liikuttaessa on säädetty 35 §:ssä. Sen mukaan yleinen nopeusrajoitus sulku- ja avokanavilla sekä avattavien siltöjen kautta liikuttaessa on yhdeksän kilometriä tunnissa, jollei Liikenne- ja viestintävirasto toisin määrää. Nopeusrajoituksen alkamis- ja päättymiskohdat merkitään nopeusrajoitusmerkillä. Nopeusrajoitus ei koske pelastustoimintaan osallistuvan vesikulkuneuvon eikä kiireellisessä virkatehtävässä olevan viranomaisen käytössä olevan vesikulkuneuvon käyttöä, edellyttäen, että sen käytössä noudatetaan tarpeellista varovaisuutta.

Tämän säännön rikkomisesta säädetään 123 §:n 1 momentin 8 kohdassa päällikön yleisenä rikkomuksena. Vesikulkuneuvon päällikölle määrätään sen mukaan 70 euron liikennevirhemaksu. Näin ollen ylinopeuden rikkomisesta vastoin vesiliikennemerkillä osoitettua nopeutta, määrätään euromäärältään pienempi liikennevirhemaksu kuin siltoihin jos nopeusrajoitusta rikotaan muilla vesialueilla. Tämä johtuu aiemman voimassa olleesta, rikesakkoja koskevan sääntelyn tasosta, mutta erilaista kohtelua ei voi pitää vesilläliikkujien yhdenvertaisen kohtelun kannalta oikeana.

3 Tavoitteet

Esityksen tavoitteena on lisätä vesiliikenteen turvallisuutta ja helpottaa lain valvontaa käytännössä.

4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset

4.1 Keskeiset ehdotukset

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi vesiliikennelakia niin, että se vastaisi uuden hallintolain sääntelyä julkisista kuulutuksista, lakia liikennejärjestelmästä ja maanteistä ja Metsähallituksen erävalvonnasta annettua lakia.

Esityksessä ehdotetaan myös, että tietyillä vesikulkuneuvoilla liikkuvilta voitaisiin turvallisuussyistä kieltää pääsy sulkukanavalle tai heidän pääsyään siihen voitaisiin rajoittaa. Myös erilaisten vesialueella järjestettävien kilpailujen ja tapahtumien turvallisuutta ehdotetaan lisättäväksi vesialueella liikkumista koskevin rajoituksin.

Huviveneitä suurempien huvialusten kelpoisuusvaatimuksia ja varustevaatimuksia esitetään tarkennettaviksi. Toisaalta tiettyjen vesikulkuneuvotyyppien varustevaatimuksiin ehdotetaan poikkeamismahdollisuutta. Tarkennuksia ehdotetaan myös väyläpäättöksiä ja vesikulkuneuvojen rekisteröintiä koskeviin menettelyihin. Merenkulun turvalaitteen määritelmään lisättäisiin virtuaaliset turvalaitteet.

Esityksessä ehdotetaan lisäksi selvennyksiä rekisteröintirikkomuksia ja nopeusrajoitusten rikkomisia koskevaan sääntelyyn. Toisaalta siinä ehdotetaan, että asianmukaisten merikarttojen puutteesta vesikulkuneuvossa ei enää voisi tuomita vesikulkuneuvon päällikköä sakkoon.

Useat ehdotetun lain muutoksista täsmentäisivät Liikenne- ja viestintäviraston määräysenantovaltuuksia.

4.2 Pääasialliset vaikutukset

Taloudelliset vaikutukset kotitalouksille, yrityksille ja kansantaloudelle

Ehdotetulla 33 §:n muutoksella vesikulkuneuvon käyttö voitaisiin kieltää tai sen käyttöä voitaisiin rajoittaa sulkukanavassa, jos kanavaa ei voi pitää kyseisen vesikulkuneuvotyyppin päällikölle, siinä kuljetettavalle henkilölle tai vesikulkuneuvolle riittävän turvallisenä ottaen huomioon kanavan iän ja rakenteen sekä sillä käytettävät portit. Tällaisella kiellolla tai rajoituksella ei arvioida olevan merkittäviä taloudellisia vaikutuksia kotitalouksille, yrityksille tai kansantaloudelle, koska sulkukanaville on esimerkiksi vuonna 2019 yritetty päästä vesiskoottereilla vain joitain kymmeniä kertoja. Todennäköisestä on, ettei kiellon kohteena olevia vesikulkuneuvoja myyville tai vuokraaville yrityksillekään aiheutuisi tästä sääntelystä erityisiä taloudellisia vaikutuksia.

Samana pykälän määräysenantovaltuudella, joka mahdollistaa sen, että esimerkiksi matkustaja-alukset pääsisivät ennen muita vesikulkuneuvoja sulkukanavaan, voi olla vähäisiä myönteisiä taloudellisia vaikutuksia ammattiliikennettä ja matkailua harjoittavien yritysten kannalta lähinnä siksi, että alukset voisivat pysyä paremmin aikatauluisaan.

Huvialusten pätevyysvaatimusten tarkentamisella 41 §:ssä tai varustevaatimusten lisäyksellä 108 §:ssä ei todennäköisesti ole taloudellisia vaikutuksia kotitalouksille, jotka harkitsevat huvialuksen hankkimista tai joilla jo on huvialus. Pätevyysvaatimuksen tarkentaminen ei lisäisi esimerkiksi koulutusta koskevia kustannuksia. Meri-VHF-radio-puhelinta koskeva varustevaatimus sisältyy jo voimassa olevaan sääntelyyn alusliikennepalveluista eikä nyt esitetyn varustevaatimuksen soveltamisalaa ole tarkoitus laajentaa kattamaan muita vesialueita. Huvialuksia on vuonna 2019 ensirekisteröity 2 kappaletta liikenneasioiden rekisteriin vesikulkuneuvoina. Yhteensä huvialuksia oli merkitty

rekisteriin vesikulkuneuvoina 69 kappaletta. Kansainvälisiä huviveneenkuljettajankirjoja myönnettiin vuonna 2019 587 kpl. Nämä kuljettajankirjat ovat voimassa toistaiseksi, joten muutoksella ei ole niihin vaikutusta.

Alueellisia ja vesikulkuneuvokohtaisia kieltoja ja rajoituksia koskevat, 102 §:ään ehdotetut kuulemismenettelyä koskevat helpotukset merkitsisivät taloudellisia säästöjä julkiselle taloudelle esimerkiksi siltä osin, kun sanomalehdissä ilmoittamisesta luovuttaisiin. Sanomalehtiä julkaiseville yrityksille muutos merkitsisi vastaavaa määrää ilmoitustulojen menetyksiä. Kustannukset sanomalehti-ilmoituksista ovat olleet vuonna 2019 noin 10 000 euroa. Kustannukset riippuvat käsiteltävien tapausten lukumäärästä. On arvioitu, että 101 §:n mukaiset kielto- ja rajoitusasiat tulevat jatkossa lisääntymään.

Lain 108 §:ään ehdotetulla muutoksella Liikenne- ja viestintävirasto voisi peruuttaa jo annetun hyväksynnän vesikulkuneuvossa käytettäviin merkkilyhtyihin, jos merkkilyhtydyt eivät vastaa säädettyjä vaatimuksia. Hyväksynnän peruuttamisella olisi vaikutuksia hyväksyntää hakeneeseen yritykseen siten, että tuote olisi vedettävä pois markkinoilta tai tuote olisi muutettava vaatimukset täyttäväksi. Jos vaatimuksenvastaisia merkkilyhtyjä on asennettu aluksiin, olisi nämä merkkilyhtydyt vaihdettava vaatimustenmukaisiksi. Viimeisen kymmenen vuoden aikana hyväksyntöjä ei ole haettu, joten vaikutusten arvioidaan jäävän vähäisiksi.

Ehdotetulla 109 §:n muutoksella, jonka mukaan tietyille vesikulkuneuvotyypille voitaisiin myöntää 108 §:ssä tarkoitetuista varusteista ja tarvikkeista koskevista vaatimuksista poikkeuksia, ei todennäköisesti olisi myönteisiä eikä kielteisiä taloudellisia vaikutuksia kotitalouksille tai yrityksille, koska kyse on todennäköisesti aivan uudeltaisista vesikulkuneuvotyypeistä, joita ei aiemmin ole ollut kuin vähän aikaa markkinoilla ja joissa kaikkia varustevaatimuksia ei ole käytännössä tähänkään asti voitu täyttää niiden rakenteen vuoksi. Esimerkiksi moottorilla tai purjeella varustetuilla laine- tai purjelautoilla liikuttaessa ei voi käytännössä olla mukana tyhjennuspumppua eikä siitä olisi mitään hyötyä. Tällaisten vesikulkuneuvojen varustevaatimuksista on tullut Liikenne- ja viestintävirastolle runsaasti tiedusteluja. Todennäköistä on, että erilaiset uudet vesikulkuneuvot tulevat jonkin verran lisääntymään. Ei kuitenkaan ole todennäköistä, että tämä nyt ehdotettu muutos vaikuttaisi esimerkiksi uusien vesikulkuneuvotyyppien maahantuontiin tai myyntiin.

Ehdotetulla 112 §:n muutoksella selkiytettäisiin lain tulkintaa. Lainsäätäjän tarkoituksena on ollut helpottaa kuluttajan itsensä ulkomailta Suomeen tuoman vesikulkuneuvon rekisteröintimenettelyä. Tätä lainkohtaa ei ole tarkoitettu siten sovellettavan esimerkiksi vesikulkuneuvojen maahantuontiin yleisesti.

Ehdotettu päällikön yleisiä rikkomuksia koskevan 123 §:n muutos merkitsisi kotitalouksien kannalta sitä, että liikennevirhemaksun määrä olisi nykyistä suurempi jos nopeusrajoitusta rikottaisiin kanavien ja avattavien siltojen kautta liikuttaessa. Toisaalta määrä olisi sama kuin silloin kun nopeusajoitus ylitetään muilla vesialueilla. Kanavien ja avattavien siltojen kautta liikuttaessa liikennevirhemaksu tästä rikkeestä nousisi 70 eurosta 120 euroon, joten muutoksella voi olla vähäisiä vaikutuksia tällaisilla vesialueilla liikkuville kotitalouksille.

Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Esitys sisältää eräitä viranomaisten keskinäistä toimivaltaa selkeyttäviä ehdotuksia. Esityksessä myös täsmennetään eräitä lakia valvovien viranomaisten tehtäviä ja tarkennetaan Liikenne- ja viestintäviraston toimivaltaa ja määräyksenantovaltuuksia.

Ehdotetulla 9 §:n muutoksella selkeytettäisiin kanavien ja avattavien siltojen käyttöpalvelujen järjestämisestä vastaavien viranomaisten eli Väyläviraston, Puolustushallinnon rakennuslaitoksen ja kuntien keskinäistä toimivaltaa. Ehdotetulla 11 §:n muutoksella otettaisiin huomioon myös erävalvojien asema vesiliikenteen valvonnassa ja ohjaamisessa. Lain 54 §:n muutoksella selkeytettäisiin vesiliikennemerkkien ja valo-opasteiden asettamista koskevaa toimivaltaa lauttaväylien risteämissä, ottamalla huomioon myös tienpidosta vastaavien viranomaisten eli elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten rooli. Näillä muutoksilla ei arvioida olevan merkittäviä vaikutuksia viranomaisten toimintaan, sillä ehdotettu sääntely sisältyy jo toiseen voimassaolevaan säädökseen tai se perustuu nykyiseen käytäntöön. Muutos siten vain selkeyttäisi toimivaltajakoa vesiliikenteen näkökulmasta. Erävalvonnan osalta sääntely sisältyy voimassaolevaan Metsähallituksen erävalvonnasta annettuun lakiin ja lauttaväylien tienpidon osalta se sisältyy liikennejärjestelmästä ja maanteistä annettuun lakiin. Kanavien ja avattavien siltojen käyttöpalvelujen osalta ehdotettu sääntely vastaa kanavien ja avattavien siltojen tosiasiallista omistajuutta.

Kanavia koskevalla 33 §:n ehdotuksella helpotettaisiin lain valvontaviranomaisten ja pelastustyöhön osallistuvien viranomaisten työtä sallimalla pelastustyöhön osallistuvien ja poliisiin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen virkatehtävissä olevien henkilöiden vesikulkuneuvoille etusija päästä sulkukanaviin ennen muilla vesikulkuneuvoilla liikkuvia. Toisaalta voi todeta, että vastaavaa sääntelyä on ollut voimassa aiemminkin kanavien ja avattavien siltojen liikennesäännöistä annetun asetuksen ollessa vielä voimassa.

Myös lain 109 §:n varustevaatimuksia koskeva uusi poikkeusmahdollisuus ja 120 §:n vesiliikennerekosta koskeva muutos selkeyttäisi valvontaviranomaisten lain tulkintaa ja toimintaa vesillä. Myös 124 §:n nopeusrajoitusta ja 125 §:n rekisteröintirikkomusta koskevat muutokset helpottaisivat valvovien viranomaisten työtä, kun sääntely olisi selkeämpää eikä valvojan henkilön enää tarvitsisi aina selvittää tekijän statusta esimerkiksi vesikulkuneuvon päällikkönä tai omistajana.

Myös useilla nyt esitetyillä Liikenne- ja viestintäviraston määräyksenantovaltaa tarkentavilla ehdotuksilla, kuten vesiliikennemerkkien vaikutusalueiden merkitsemistä koskevalla tarkennusmahdollisuudella 57 §:ssä, helpotettaisiin käytännössä lain valvontaa ja sen tarkoituksen toteutumista.

Lain 19 §:ään tehtävillä muutoksilla, jotka koskisivat mahdollisuutta estää tai keskeyttää matka, jos sulkukanavilla aiotaan liikkua vaarallisesti, laajennettaisiin jonkin verran valvontaviranomaisten toimivaltaa, mutta käytännössä tehtävät eivät paljon muuttuisi.

Liikenne- ja viestintäviraston toimintaan vaikuttaisi lain 41 §:n muutos, jonka mukaan kansainvälisen huviveneenkuljettajankirjan ja täten huvialuksen päällikön pätevyyden saamiseksi järjestettävä koe voitaisiin käytännössä järjestää myös muualla kuin itse virastossa. Kyseisen pykälän muutos myös lisäisi Liikenne- ja viestintäviraston tehtäviä, sillä muutoksella laajennettaisiin auditoitavien koulutuksenjärjestäjien joukkoa, joten

auditointihakemusten määrä lisääntyisi. Tästä syystä 6 momentissa tarkoitetun määräyksen antaminenkin tulisi nyt ajankohtaiseksi. Tämän arvioidaan kokonaisuudessaan työllistävän noin 0,5 henkilötyövuotta.

Esityksellä olisi vaikutusta myös Liikenne- ja viestintäviraston toimivaltaan ja tehtäväkenttään. Uuden 106 a §:n mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi jatkossa tehdä päätöksiä vesialueen tilapäisestä sulkemisesta tai liikenteen rajoittamisesta muiden, kuin 106 §:n luvanvaraisten tapahtumien osalta sekä myöntää toisaalta lyhytaikaisia poikkeuksia vesialueen sulkemisesta tai rajoittamisesta tällaisten tapahtumien järjestämisen helpottamiseksi. Tällaisia 106 a §:n mukaisia päätöksiä tehtäisiin noin 20 vuodessa, joten tämän arvioidaan työllistävän noin 0,1 henkilötyövuotta vuosittain.

Liikenne- ja viestintäviraston toimivallan laajentamista sisältyisi myös ehdotettuun 108 §:n varusteita koskevaan muutokseen, jonka mukaan virasto voisi peruuttaa myöntämänsä merkkilyhtyjä koskevan hyväksynnän ja 109 §:n muutokseen, jonka mukaan se voisi antaa poikkeusmääräyksiä tiettyjen vesikulkuneuvotyyppien varuste vaatimuksista. Tämän arvioidaan työllistävän noin 0,1 henkilötyövuotta vuosittain.

Lisäksi esitykseen sisältyy uusia Liikenne- ja viestintäviraston määräyksenantovaltuuksia. Näiden arvioidaan kokonaisuudessaan työllistävän noin 0,5 henkilötyövuotta.

Vaikutukset turvallisuuteen

Esityksellä arvioidaan olevan vesiliikenteen turvallisuutta parantavia vaikutuksia. Ehdotetulla 33 §:n 1 momentin kanavia ja avattavia siltoja koskevalla muutoksella edistettäisiin pelastustyöhön osallistuvien vesikulkuneuvojen, sekä poliisin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen virkatehtävissä olevien vesikulkuneuvojen toimintaa myöntämällä niille oikeus päästä ennen muita vesikulkuneuvoja kanavaan.

Samanaikaisesti 2 momentin muutoksella ja tähän muutokseen liittyvillä 19 §:n muutoksella lisättäisiin turvallisuutta todennäköisesti esimerkiksi vesiskoottereilla, kanooteilla, SUP-laudoilla tai muilla vastaavilla pienemmillä vesikulkuneuvoilla liikkuvien henkilöiden osalta, joilta sulkukanavassa kulkeminen voitaisiin estää tai kieltää jos liikkuminen kyseisen kanavan iän, rakenteen tai siinä käytettävien porttien vuoksi ei olisi turvallista.

Merenkulun turvalaitteita koskevalla 47 §:n muutoksella mahdollistettaisiin virtuaalisten turvalaitteiden käyttäminen. Virtuaaliseen turvalaitteeseen ei liity lainkaan fyysistä turvalaitetta, eikä se näin ollen ole silmin eikä tutkan avulla havaittavissa, vaan sen havainnointi tapahtuu yksinomaan AIS-järjestelmässä. Kaikki alukset eivät havaitse virtuaalisia turvalaitteita, joten niiden käyttäminen tulisi kyseeseen lähinnä tilapäisessä käytössä alueilla, joilla on vaikeaa ylläpitää fyysistä turvalaitetta. Muutoksen arvioidaan parantavan vesiliikenteen turvallisuutta kyseisillä alueilla erityisesti vaikeimmissa sääolosuhteissa. Pysyviä virtuaalisia turvalaitteita ei olisi tarkoitettu normaalitilanteessa korvaamaan fyysisiä turvalaitteita. Fyysisen turvalaitteen korvaaminen virtuaalisella turvalaitteella edellyttäisi riskiarvioinnin tekemistä sekä mahdollisia muita taustaselvityksiä ja viranomaisen harkintaa.

Ehdotetulla 49 §:n muutoksella, jolla selkeytettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston toimivaltaa päätettäessä yleisen kulkuväylän vahvistamisesta ja turvalaitteiden asettamisesta ja poistamisesta, arvioidaan olevan pitkällä tähtäimellä myönteisiä vaikutuksia vesiliikenteen turvallisuudelle.

Myös ehdotetuilla 51 ja 52 §:ien turvalaitteita koskevan sääntelyn tarkennuksilla ja 54 §:n vesiliikennemerkkien ja valo-opasteiden sijoittamista koskevan toimivallan tarkennuksella sekä 56 ja 57 §:n muutoksilla, joilla Liikenne- ja viestintäviraston määräyksenantovaltuuksia vesiliikennemerkkien sijoittamisesta, ulkoasusta ja vaikutusalueesta selkeytettäisiin, tavoitellaan vesiliikenteen turvallisuuden lisäämistä.

Ehdotetun 106 a §:n 1 momentin lisäyksen nimenomaisena tarkoituksena on lisätä erilaisten vesillä järjestettävien tapahtumien turvallisuutta. Sen mukaan Liikenne- ja viestintäviraston toimivaltaa lisättäisiin kieltää tai rajoittaa vesiliikennettä sellaisella vesialueella, jossa järjestetään muitakin kuin luvanvaraisia kilpailuja tai muita tapahtumia. Tällaisten päätösten arvioidaan estävän ennakoita esimerkiksi näihin tapahtumiin osallistuvaan yleisöön kohdistuvat onnettomuudet.

Sillä vesikulkuneuvon varusteita koskevalla, 108 §:än muutoksella, jonka mukaan huvialuksessa tulisi olla varusteena meri VHF- radiolaite, ei arvioida olevan erityisiä, vesiliikenteen turvallisuutta lisääviä vaikutuksia, koska vaatimus sisältyy jo alusliikennepalvelulain 21 §:ään, jonka mukaan huvialusten on jo nykyisin osallistuttava alusliikennepalveluun. Ehdotettua varustevaatimusta ole myöskään tarkoitus laajentaa koskemaan muita vesialueita kuin niitä, joita alusliikennepalvelulaki koskee.

Vesikulkuneuvojen ja niiden varusteiden vaatimuksia koskevalla 109 §:n muutoksella ei arvioida olevan vaikutuksia vesiliikenteen turvallisuuteen. Vesikulkuneuvojen varuste- ja muista vaatimuksista voitaisiin myöntää poikkeuksia myös tiettyjen vesikulkuneuvotyyppien, kuten esimerkiksi moottorikäyttöisten lainelautojen ja kookkaiden purjelautojen osalta, eikä vain tiettyjen yksittäisten vesikulkuneuvojen osalta. Poikkeus edellyttäisi kuitenkin tiettyjen ehtojen täyttymistä eikä sitä voisi myöntää esimerkiksi silloin, jos poikkeuksesta voisi aiheutua vaaraa vesiliikenteen tai henkilöiden turvallisuudelle.

Vaikutukset tietoyhteiskuntaan

Esityksellä edistetään vesiliikenteen tulevaisuuden automaatiokehitystä. Virtuaalisia turvalaitteita käytettäisiin lähinnä tilapäisesti alueilla, joilla on vaikea ylläpitää fyysistä turvalaitetta. Näin voi olla esimerkiksi silloin, kun alueella vallitsee vaikeat jääolosuhteet. Virtuaaliset turvalaitteet edistäisivät myös automaatioon kokonaan tai osittain tukeutuvien alusten turvallista liikkumista.

5 Muut toteuttamisvaihtoehdot

5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset

Valmistelun aikana on arvioitu mahdollisuuksia ja viranomaisten toimivaltaa toteuttaa tarvittavat muutokset alemman asteisella lainsäädännöllä, valtioneuvoston tai ministeriön asetuksella taikka viraston määräyksellä. Tähän esitykseen sisältyvät muutosehdotukset ovat sellaisia, jotka voidaan toteuttaa vain lainsäädännön avulla ja olemassa olevaa lainsäädäntöä muuttamalla.

Valmistelun aikana on myös harkittu sitä vaihtoehtoa rekisteröintirikkomusta koskevan 125 §:n osalta, että vastuuta 112 §:n vastaisesta vesikulkuneuvon käytöstä ennen rekisteröintiä ja vastuuta 118 §:ssä vastaisesta vesikulkuneuvon käytöstä ennen kuin rekisteritunnus on vesikulkuneuvossa, ei laajennettaisi koskemaan kaikkia vesikulkuneuvon käyttäjiä. Tuon vaihtoehdon mukaan vesikulkuneuvon omistajan ja haltijan vastuuta olisi sen sijaan laajennettu koskemaan tapaukset, joissa hän antaa aktiivisesti jonkun toisen henkilön käyttää vesikulkuneuvoa 112 §:n tai 118 §:n vastaisesti. Tästä vaihtoehdosta luovuttiin rekisteröintiä koskevan rikkomussääntelyn yhdenmukaistamiseksi ja valvonnan helpottamiseksi.

6 Ulkomaiden lainsäädäntö ja muut ulkomailla käytetyt keinot

6.1 Kansainvälinen sääntely

Turvalaitteet

Kansainvälinen turvalaitejärjestö IALA on hallituksista riippumaton, voittoa tavoittelematon teknillinen yhdistys, joka julkaisee merenkulun turvalaitteita koskevia suosituksia, ohjeistuksia ja käsikirjoja. Niiden tavoitteena on harmonisoida merenkulun turvalaitteita globaalilla tasolla.

Sopimus IALA:n merenkulun viitoitusjärjestelmästä (Agreement on the IALA Maritime Buoyage System) allekirjoitettiin Pariisissa 15. huhtikuuta 1982. IALA Maritime Buoyage System (MBS) -suosituksessa on luotu järjestelmä, joka on jaettu alueisiin A ja B. Suomessa merenkulun turvalaitteisiin sovelletaan alueen A mukaista järjestelmää. Alueeseen A kuuluvatkin Euroopan lisäksi Australia, Uusi-Seelanti, Afrikka, Persianlahti (the Gulf) ja muutamat Aasian valtiot. Alueeseen B kuuluvat Pohjois-, Keski- ja Etelä-Amerikka, Japani, Pohjois- ja Etelä-Korea sekä Filippiinit.

MBS määrittelee lateraalimerkit, kardinaalimerkit, karimerkit, turvavesimerkit, erikoismerkit sekä uuden vaaran merkit. Ainoastaan viimeisin ei ole Suomessa käytössä. Viitoissa ja poijuissa ei myöskään käytetä huippumerkkejä (top-mark) Suomen jääolosuhteiden takia.

IALA:n julkaisema Navguide on suositusluontoinen, käsikirjatyyppinen opus, jossa käsitellään turvalaitteisiin liittyviin kysymyksiä. Esimerkiksi turvalaitetyypit ja käytetyt valotunnukset ovat Suomessa pitkälti siinä esitetyn mukaisia. IALA on antanut suosituksia myös virtuaalisista turvalaitteista². Suositusten mukaan virtuaalisia turvalaitteita voidaan käyttää ensisijaisesti silloin, kun yllättäen tai nopeasti muuttuneet olosuhteet

² Ks. IALA Guideline 1081 – Provision of Virtual Aids to Navigation, 5/2013.

vaativat nopeaa reagointia. Lisäksi niitä voidaan käyttää alueilla, joilla fyysisen turvalaitteen sijoittaminen tai ylläpitäminen ei ole mahdollista. Virtuaalisia turvalaitteita ei kuitenkaan ole suosituksen mukaan tarkoitettu korvaamaan fyysisiä turvalaitteita.

Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) meriturvallisuuskomitea (MSC) on hyväksynyt 93. istunnossaan päätöslauselman merenkulun turvalaitteista. Päätöslauselman mukaan virtuaalisia turvalaitteita voidaan käyttää pysyvästi tilanteissa, joissa fyysisen turvalaitteen käyttäminen on ympäristöön liittyvien rajoitteiden, kuten syvän veden tai ankarien olosuhteiden, vuoksi vaikeaa tai taloudellisesti epäkäytännöllistä. Lisäksi virtuaalisella turvalaitteella voidaan merkitä karikkoja, jotka muuttuvat jatkuvasti esimerkiksi veden virtauksen tai sääolosuhteiden vuoksi.

Kansainvälinen huviveneenkuljettajakirja

Huvialuksen päällikölle asetetuista pätevyys- ja tutkintovaatimuksista säädetään Yhdistyneiden kansakuntien Euroopan talouskomission (UNECE) sisävesiliikennetyöryhmän päätöslauselmassa nro:ssa 40. Päätöslauselmassa edellytetään muun muassa, että huviveneenkuljettajakirjan hakija osoittaa tuntevansa vesiliikenteen sääntelyn sekä osaa veneen turvallisen navigoinnin ja käsittelyn erilaisissa olosuhteissa sekä teoriassa, että käytännössä.

6.2 Euroopan unionin lainsäädäntö

Euroopan unionin lainsäädännössä ei suoraan säännellä vesiliikennettä, vaan siinä säännellään esimerkiksi ammattipätevyydestä tai asetetaan alusteknisii vaatimuksia. Euroopan unionin lainsäädännössä ei ole sääntelyä huvialuksia koskevista pätevyysvaatimuksista.

6.3 Pohjoismaiden sääntely

Ruotsin sääntely

Ruotsissa vesiliikennesäännöistä, merenkulun turvalaitteista ja vesiliikennemerkeistä säädetään asetuksella meriliikenteestä (Sjötrafikförordning). Asetuksessa määritellään muun muassa alus ja annetaan merenkulkuviranomaisille (Transportstyrelsen ja Sjöfartsverket) valtuudet antaa määräyksiä merenkulun turvallisuuteen liittyen.

Ruotsissa merenkulun turvalaitteita koskeva uudistettu sääntely tuli voimaan 1. heinäkuuta 2017, jolloin tuli voimaan Transportstyrelsenin määräys (Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om utmärkning till sjöss med sjösäkerhetsanordningar). Määräyksellä muun muassa mahdollistettiin virtuaalisten turvalaitteiden käyttö tavallisten turvalaitteiden rinnalla. Virtuaalisella turvalaitteella voidaan määräyksen mukaan täydentää tavallisten turvalaitteiden käyttöä helpottamalla navigointia tai kiinnittämällä huomiota merenkulun esteeseen.

Transportstyrelsen on antanut merenkulun merkkisääntelystä uudistetun määräyksen, joka tuli voimaan 1.4.2019 (TSFS 2019:12 Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om sjövägmärken). Määräyksessä säännellään vesiliikennemerkkien muodosta ja käytöstä. Määräyksellä kumottiin aiemmin voimassa ollut Sjöfartsverketin

määräys (Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd om sjövägmärken) ja sääntelyyn sisällytettiin määräyksellä kuusi uutta merkkiä. Ruotsin vesiliikennemerkkit ovat pääosin Euroopan sisävesiliikenteen säännösten (CEVNI) mukaisia, mutta siitä on muutamia poikkeuksia.

Ruotsissa Transportstyrelsen antaa määräykset ja ohjeet kanavien käytöstä (esimerkiksi Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om sjötrafiken på Trollhätte kanal). Määräysten mukaan kanavan läpikulussa käytetään lähtökohtaisesti saapumisjärjestystä, mutta kanavanhoitaja voi osoittaa tarvittaessa erilaisen kulkujärjestyksen.

Ruotsissa on ollut käynnissä kotimaan vesiliikennettä koskevan sääntelyn kokonaisuudistus. Uudistuksen tarkoituksena on ollut muun muassa antaa ajanmukaista ja yksinkertaista, tavoiteperusteista sääntelyä, ja ottaa käyttöön joustava ja pitkälti omavalvontaan perustuva valvontajärjestelmä. Sääntely koskee ruotsalaisia vähintään viiden metrin pituisia aluksia, joita käytetään ammattimaiseen liikenteeseen ja jotka pääasiallisesti kuuluvat kansallisen sääntelyn piiriin, sekä valtionaluksia ja yli 24 metrin pituisia huvialuksia. Uudistetun sääntelyn perusteella esimerkiksi yli 24 metristen huvialusten valvonta perustuu omistajan vastuuseen ja raportointivelvollisuuteen. Merenkuluviranomainen suorittaa riskiperusteista ja satunnaista valvontaa myös oma-aloitteisesti.

Ruotsissa vapaa-ajan käyttöön tarkoitetuissa aluksissa ei vaadita VHF-radiota. VHF-radion käyttäminen edellyttää pätevyystodistusta (SRC, Short Range Certificate). Myöntämisen edellytyksenä oleva osaaminen osoitetaan veneilykoulutuslautakunnan valtuuttamalle henkilölle.

Norjan sääntely

Norjassa vesiliikennesäännöistä ja merenkulun turvalaitteista säännellään satama- ja vesiväyläläissa (lov om havner og farvann (havne- og farvannssloven), jonka uudistettu versio tuli voimaan 1.1.2020 alkaen. Lakia sovelletaan Norjan sisäisillä vesillä ja aluevesillä. Laissa määritellään muun muassa alus ja valtuutetaan tarkempien määräysten antajaksi liikenneministeriö (Samferdselsdepartementet). Uudistuksen myötä kuntien valtuuksia antaa vapaa-ajan vesiliikenteen turvallisuuteen liittyviä määräyksiä on laajennettu. Lisäksi uudistuksen myötä vastuu merenkulun turvalaitteista on asetettu selkeästi ainoastaan valtiolle.

Ministeriön ja Norjan rannikkoviraston (Kystverket) aiemman lain nojalla antamat määräykset säilyivät voimassa uudistetun lain myötä pääasiassa saman sisältöisinä. Aiemman lain nojalla ministeriö on antanut määräyksen merenkulun turvalaitteista ja vesiliikennemerkeistä (Forskrift om farvannsskilt og navigasjonsinnretninger). Ministeriö on valtuuttanut edelleen Kystverketin vastaamaan merenkulun turvallisuuteen liittyvistä käytännön toimista. Esimerkiksi lupa turvalaitteen asettamiseen tulee hakea Kystverketiltä ja Kystverket on julkaissut tarkemman ohjeen turvalaitteiden tyypeistä ja asettamisesta (Retningslinjer for utforming, tekniske krav til og plassering av navigasjonsinnretninger).

Vuonna 2019 Kystverket antoi ohjeen AIS-turvalaitteiden käytöstä (Retningslinjer for bruk av AIS-navigasjonsinnretninger). Ohjeessa annetaan tarkempia ohjeita myös vir-

tuulisten AIS-turvalaitteiden käytöstä ja ohjeen mukaan virtuaalisia turvalaitteita voidaan käyttää tilanteissa, joissa fyysisiä turvalaitteita on vaikea käyttää esimerkiksi meren syvyyden tai haasteellisten sääolosuhteiden johdosta. Yksityisillä tahoilla on oikeus tuottaa merenkulun turvalaitteita, mutta siihen tarvitaan Norjan rannikkohallinnon (Kystverket) myöntämä lupa.

Norjassa lailla vapaa-ajan veneistä ja pienistä veneistä (lov om fritids- og småbåter (småbåtloven)) säännellään alle 24 metristen vapaa-ajan veneiden rekisteröimisvelvollisuudesta, turvallisuus- ja kalustovaatimuksista sekä veneen päällikköön kohdistuvista vaatimuksista.

Yli 24 metrin vapaa-ajan aluksen kuljettaminen edellyttää erillistä sertifikaattia merenkulun osaamisesta. Kaikissa yli 24 metrisissä aluksissa tulee myös olla VHF-radio.

Tanskan sääntely

Tanskassa vesikulkuväylien säännöistä sekä merenkulun turvallisuudesta on säädetty meriturvallisuuslaissa (lov om sikkerhed til søs). Lain nojalla elinkeinoministeriö (Erhvervs- og Vækstministeriet, nykyisin Erhvervsministeriet) ja sen alainen merenkuluviranomainen (Søfartsstyrelsen) antavat määräyksiä ja ohjeistuksia liittyen muun muassa merenkulun turvallisuuteen, teknisiin vaatimuksiin ja alusten rekisteröimiseen. Søfartsstyrelsen on antanut 2015 määräyksen merenkulun turvalaitteista (Bekendtgørelse om farvandsafmærkning i dansk og grønlandsk afmærkningsområde m.v.). Määräyksessä tunnustetaan myös elektroniset navigoinnin apuvälineet ja Søfartsstyrelsenin ohjeiden perusteella AIS-järjestelmän mukaiset merenkulun turvalaitteet voivat olla myös kokonaan virtuaalisia. Virtuaalisia merenkulun turvalaitteita voidaan käyttää yleensä vain yllättävissä vaaratilanteissa, esimerkiksi ilmoittamaan haaksirikosta, tai alueilla, joissa laivojen tulee olla erityisen varovaisia. Søfartsstyrelsen otti meriväyliä koskevan uudistuksen yhteydessä 1.7.2020 käyttöön tällaisia kokonaan virtuaalisia merenkulun turvalaitteita tietyillä Tanskan vesiväylillä.

Joulukuussa 2016 Søfartsstyrelsen antoi määräyksen turvallisuudesta huviveneitä kuljettaessa ja yli 24 metrin pituisia huvialuksia koskevista turvallisuusvaatimuksista (Bekendtgørelse om sikkerhed ved sejlads med fritidsfartøjer samt sikkerhedskrav til fritidsfartøjer over 24 meter i længde).

Søfartsstyrelsen määrittää hakemuksesta vähintään 24 metrin pituisen huviveneen miehityksen.

Søfartsstyrelsen suosittelee VHF-radion käyttöä vapaa-ajan veneilyssä. Myös Tanskassa VHF-radion käyttö edellyttää pätevyystodistusta SRC (Short Range Certificate).

7 Lausuntopalaute

Hallituksen esitysluonnos oli lausuntopalvelu.fi -sivustolla avoimessa lausuntomenetelyssä välisenä aikana. Sen lisäksi Ahvenanmaan maakunnalle lähetettiin erillinen lausuntopyyntö.

Lausunnon antoivat:

Lausuntoyhteenvedo on ladattavissa valtioneuvoston Säädösvalmistelu ja kehittämiss-hankkeet -verkkosivulta tunnukseksi (LVM037:00/2020)³.

8 Säännöskohtaiset perustelut

7 §. Päällikön yleinen vastuu. Pykälän 6 kohta kumottaisiin. Näiden asiakirjojen maininta tässä pykälässä osana päällikön yleistä vastuuta olisi tarpeetonta, koska kyseiset asiakirjat tulee joka tapauksessa pitää mukana vesikulkuneuvossa. Vaatimus pitää 117 §:ssä tarkoitettu vesikulkuneuvon rekisteröintitodistus mukana vesikulkuneuvossa sisältyy yleisenä 117 §:n 4 momenttiin. Vaatimus 119 §:ssä tarkoitettua koetunnuksen mukana pitämisestä vesikulkuneuvossa sisältyy 119 §:n 3 momenttiin. Vaatimus 41 §:n mukaisesta asiakirjasta sisältyy ehdotettuun 41 §:n 5 momenttiin. Lisäksi pykälän 4 ja 5 kohtiin tehtäisiin kielellisiä luettelointiin liittyviä muutoksia.

9 §. Kanavien ja avattavien siltojen käyttöpalvelut. Pykälän 1 momenttia tarkennettaisiin, koska Väyläviraston lisäksi Suomessa on tällä hetkellä myös muita kanavan- tai avattavan sillan ylläpitäjiä. Esimerkiksi Hevossalmen siltaa käyttää puolustusvoimat (Puolustushallinnon rakennuslaitos) ja Kimolan kanavaa Kouvolan kaupunki. Tämän vuoksi momenttiin lisättäisiin maininta myös Puolustushallinnon rakennuslaitoksesta kanavien ja avattavien siltojen käyttöpalveluiden järjestäjänä. Koska valtion, kuntien ja puolustusvoimien ohella myös yksityisillä tahoilla voi olla kanavia ja avattavia siltoja, momentissa mainittaisiin käyttöpalveluista vastaavana tahona vielä yleisesti kanavan tai avattavan sillan omistaja.

Pykälän 2 momenttia täydennettäisiin viittaamalla 33 §:n sääntelyyn niistä menettelyistä, joita on noudatettava kanavilla ja avattavien siltojen kautta liikuttaessa. Käyttöpalveluja tulisi tarjota tasapuolisesti vesikulkuneuvoille, mutta sulkukanavilla tulisi sulutuksessa noudattaa saapumisjärjestystä, jonka mukaan pelastustyöhön osallistuvalla vesikulkuneuvolla, sekä poliisiin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen virkatehtävissä olevalla vesikulkuneuvolla olisi aina oikeus päästä ennen muita vesikulkuneuvoja kanavaan. Käyttöpalvelujen järjestämisessä tulisi myös noudattaa Liikenne- ja viestintäviraston antamia tarkempia määräyksiä kanavilla ja avattavilla silloilla noudatettavista menettelyistä ja määräyksiä muiden kuin pelastustyöhön osallistuvien ja virkatehtävissä olevien vesikulkuneuvojen saapumisjärjestyksestä sulkukanavilla. Lisäksi käyttöpalvelujen järjestämisessä voitaisiin poiketa tasapuolisuudesta, jos kyse olisi sellaisesta sulkukanavasta, jolla esimerkiksi vesiskootterin käyttö olisi sen päällikölle, siinä matkustavalle tai kyseiselle vesikulkuneuvolle vaarallista.

11 §. Vesiliikenteen sääntöjen noudattaminen ja vesiliikenteen ohjaaminen. Pykälän 2 momentin vesiliikenteen valvontaa ja ohjaamista koskevaan 2 momenttiin lisättäisiin viittaus erävalvontaan. Erävalvonnasta säädetään laissa Metsähallituksen erävalvonnasta. Sen mukaan erätarkastajat vastaavat Metsähallituksen hallinnassa olevien valtion vesialueiden valvonnasta. Kyseisen lain mukaan erätarkastajille kuuluu kalastuksen ja muun elinkeinon, luonnon ja sen yleisen virkistyskäytön sekä muun yleisen edun suojelemista koskevien vesiliikennesäännösten noudattamisen valvonta.

³ <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM037:00/2020>.

19 §. *Vesikulkuneuvon matkan estäminen tai keskeyttäminen.* Pykälän 1 momenttiin lisättäisiin vesiliikennettä valvovalle henkilölle oikeus estää tai keskeyttää vesikulkuneuvon matka tai vesikulkuneuvolla kulkeminen sulkukanavassa, jos vesikulkuneuvon käyttö olisi kielletty tai sitä olisi rajoitettu 33 §:n 2 momentin mukaan, koska se voisi olla sen päällikölle, siinä matkustavalle tai kyseiselle vesikulkuneuvolle vaarallista.

33 §. *Kanavilla ja avattavien siltojen kautta liikuttaessa noudatettavat menettely.* Pykälä korvaisi aiemman pykälän. Pykälän 1 momentti vastaisi muuten voimassaolevan momentin sisältöä, mutta siihen lisättäisiin säännös siitä, että pelastustyöhön osallistuvalla vesikulkuneuvolla, sekä poliisin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen virkatehtävissä olevalla vesikulkuneuvolla olisi aina etuoikeus päästä ennen muita vesikulkuneuvoja kanavaan, jossa on sulkuportteja.

Pykälän 2 momentti sisältäisi yhä uimista koskevan kiellon, mutta momenttiin lisättäisiin mahdollisuus kieltää tietyltä vesikulkuneuvotyypiltä sulkukanavalle pääsy tai rajoittaa sille pääsyä, jos kanavaa ei voisi pitää kyseisen vesikulkuneuvotyypin päällikölle, siinä kuljetettavalle tai vesikulkuneuvolle riittävän turvallisena ottaen huomioon kanavan iän ja rakenteen sekä sillä käytettävät portit. Kielto tai rajoitus voisi koskea esimerkiksi vesiskoottereilla liikkumista sellaisilla vanhemmilla sulkukanavilla, joilla virtaus on voimakasta.

Pykälän 3 momentti sisältäisi yhä määräyksenantovaltuutuksen Liikenne- ja viestintävirastolle, mutta momenttia tarkennettaisiin lisäämällä siihen Liikenne- ja viestintävirastolle valtuutus antaa tarkempia määräyksiä myös suluttamista koskevasta saapumisjärjestyksestä muita vesikulkuneuvoja kuin pelastustehtävissä tai virkatehtävissä olevia vesikulkuneuvoja varten. Säännöksen tarkoituksena olisi mahdollistaa esimerkiksi matkustajalajien suluttaminen ennen muita vesikulkuneuvoja. Tämä olisi omiaan sujuvoittamaan liikennettä.

Pykälän 4 momentti olisi uusi. Se sisältäisi paitsi 3 momenttiin aiemmin sisältyneen valtuuden Liikenne- ja viestintävirastolle antaa tarkempia määräyksiä vesikulkuneuvojen ja niiden varusteiden käytöstä, myös uuden valtuuden Liikenne- ja viestintävirastolle antaa tarkempia määräyksiä 2 momentissa tarkoitetuista vesikulkuneuvotyypeistä, joiden käyttö voitaisiin kieltää tai joiden käyttöä voitaisiin rajoittaa sulkukanavalla 2 momentissa mainituista turvallisuussyistä.

41 §. *Huvialuksen päällikön pätevyysvaatimukset ja kansainvälinen huviveneenkuljetajankirja.* Pykälä korvaisi aiemman vastaavan pykälän. Otsikkoon lisättäisiin maininta sen pätevyyskirjan nimestä, jonka vaatimuksista pykälässä on kyse. Uuden pykälän 1 momentin 18 vuoden ikää ja pätevyyttä koskevat vaatimukset säilyisivät ennallaan. Pykälän 2 momentin 2 kohta vastaisi paremmin ajokorttilain (386/2011) vaatimuksia. Voimassa olevan lainkohdan mukaan huvialuksen päällikön on täytettävä vähintään ajokorttilain terveysvaatimukset ryhmässä 1. Tämän osoittamiseksi on edellytetty joko ajokorttia tai erillistä lääkärintodistusta. Koska ajokorttilain mukaan terveysvaatimusten täyttäminen voidaan tietyin edellytyksin osoittaa myös erillisellä vakuutuksella terveysvaatimusten täyttämistä, pykälässä esitetään nyt, että hakija voisi osoittaa terveysvaatimusten täyttämisen samalla tavalla kuin ryhmään 1 kuuluvaa ajokorttia haettaessa.

Pykälän 2 momentin 3 kohta olisi voimassaolevaa lainkohtaa tarkempi. Vaatimusta Yhdistyneiden kansakuntien Euroopan talouskomission sisävesiliikennetyöryhmän

päätöslauselman nro 40:ssä asetettujen tutkintovaatimusten täyttymisestä tarkennettaisiin niin, että nämä vaatimukset koskisivat sekä itse päätöslauselmassa, että sen liitteissä mainittuja vesialueita ja vesikulkuneuvotyyppejä. Mainitun päätöslauselman mukaan vesialueet jaetaan sisävesialueisiin ja rannikkovesialueisiin. Sisävesialueille edellytetään Euroopan sisävesiliikenteensäännöstön (CEVNI) tuntemista, joka osoitetaan todistuksella. Saman päätöslauselman mukaisesti vesikulkuneuvotyypit jaetaan käyttövoiman mukaan moottorikäyttöisiin ja purjekäyttöisiin vesikulkuneuvoihin, josta tehdään merkintä pätevyyskirjaan. Käyttövoimaltaan moottorikäyttöinen vesikulkuneuvo vastaa YK:n talouskomission päätöslauselmassa nro 40 käytettyä termiä *motorized craft* ja käyttövoimaltaan purjekäyttöinen vesikulkuneuvo termiä *sailing craft*.

Pykälän 3 momentin 1 kohdan mukaan edellä mainitun päätöslauselman mukainen teoriaosaaminen voitaisiin osoittaa todistuksella, jonka on myöntänyt liikenteen palveluista annetun lain II osan 12 luvun mukainen merenkulun koulutuksen järjestäjä tai veneilykoulutuksen järjestäjä, jonka laatujärjestelmän on arvioinut joko Liikenne- ja viestintävirasto itse tai muu ulkoinen arvioija. Veneilykoulutuksen järjestäjällä tarkoitetaan tässä oikeushenkilöä tai yksityistä elinkeinonharjoittajaa. Samoin kuin voimassaolevan sanamuodon mukaan laatujärjestelmän tulee yhä olla arvioitu enintään viisi vuotta ennen todistuksessa mainittavaa päiväystä. Laatujärjestelmällä seurataan koulutustoimintaa ja opetushenkilöstöllä tulee olla hyvä veneilyosaaminen ja tehtävän edellyttämät tiedot ja taidot.

Pykälän 3 momentin 2 kohdan mukaan teoriaosaaminen voitaisiin osoittaa myös Liikenne- ja viestintäviraston järjestämällä kokeella. Tämä sanamuoto eroaisi voimassaolevan pykälän 3 momentin 3 kohdan sanamuodosta siinä, että se mahdollistaisi kokeen suorittamisen muuallakin kuin itse virastossa, kunhan koe olisi Liikenne- ja viestintäviraston järjestämä.

Pykälän 3 momentin 3 kohdan mukaan päätöslauselman mukainen käytännön veneilyosaaminen voitaisiin osoittaa paitsi veneilykoulutuksen järjestäjän tai merenkulun koulutuksen järjestäjän antamalla todistuksella, myös liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 102 §:ssä tarkoittamalla vuokraveneen kuljettajankirjalla tai muulla luotettavalla tavalla. Muu luotettava tapa osoittaa käytännön veneilytaito voisi olla esimerkiksi soveltuva meripalveluote tai poliisin, Tullin, Rajavartiolaitoksen, Puolustusvoimien tai pelastuslaitoksen virkamiehilleen myöntämä todistus aluksen kuljettamisesta. Säännöstä yhdenmukaistettaisiin vuokraveneen kuljettajankirjan vaatimusten kanssa. Pätevyyskirjaa haettaessa tulisi veneilykoulutuksen järjestäjän tai merenkulun koulutuksen järjestäjän antamasta todistuksesta ilmetä, koskeeko todistus käyttövoimaltaan moottorikäyttöistä vesikulkuneuvoa, purjekäyttöistä vesikulkuneuvoa vai molempia.

Pykälän 4 momentin mukaan kansainvälisen huviveneenkuljettajankirjan voisi saada myös käyttövoimaltaan moottorikäyttöiselle vesikulkuneuvolle rannikkovesille, jos hakijalla olisi liikenteen palveluista annetun lain 99 §:ssä tarkoitettu voimassa oleva lastitai matkustaja-aluksen kuljettajankirja tai muu ylempi, ammattimaiseen merenkulkuun tarkoitettu, voimassa oleva kansipäällystön pätevyyskirja. Käyttövoimaltaan purjekäyttöisen vesikulkuneuvon osalta edellytettäisiin kuitenkin aina lisäksi 3 momentin 3 kohdan mukaista asianmukaista todistusta käytännön osaamisesta.

Pykälän 5 momentti sisältäisi sääntelyn siitä, että kansainvälinen huviveneenkuljettajankirja tulee olla alkuperäisenä mukana huvialuksessa.

Pykälän 6 momentti sisältää määräyksenantovaltuudet Liikenne- ja viestintävirastolle. Sen mukaan virasto voisi yhä antaa tarkempia määräyksiä 2 momentin 3 kohdassa tarkoitettujen tutkintovaatimusten täyttämistä, mutta nyt momenttiin lisättäisiin virastolle oikeus antaa määräyksiä myös 3 momentissa tarkoitettuun laatujärjestelmän arvioimisesta ja 1 kohdan teoriaosaamisen osoittavan todistuksen korvaavasta Liikenne- ja viestintäviraston järjestämästä kokeesta. Määräyksellä täsmennettäisiin esimerkiksi niitä vaatimuksia, jotka koulutuksenjärjestäjän laatujärjestelmän tulee sisältää ottaen huomioon YK:n talouskomission päätöslauselma nro 40. Käytännössä arvioinnissa olisi kiinnitettävä huomiota esimerkiksi kouluttajien pätevyYTEEN.

47 §. Merenkulun turvalaitteet. Nykyisin merenkulun turvalaitteita voivat olla vain vesialueelle tai rannalle sijoitetut fyysiset rakenteet tai laitteet, jotka voivat olla kiinteitä tai kelluvia. Turvalaitteen tarkoituksena on merkitä kulkuväylää tai muuten ohjata ja turvata vesiliikennettä. Pykälän 1 momenttia ehdotetaan muutettavan siten, että merenkulun turvalaitteiksi luettaisiin edellä mainittujen fyysisten turvalaitteiden lisäksi myös virtuaaliset turvalaitteet.

Osaa fyysisistä turvalaitteista täydennetään jo nykyisin siten, että tieto turvalaitteesta on saatavissa myös AIS-järjestelmän kautta. Nämä niin kutsutut AIS-turvalaitteet voidaan jakaa kolmeen ryhmään: todellisiin, synteettisiin ja virtuaalisiin. Todellisiin ja synteettisiin turvalaitteisiin liittyy aina konkreettinen fyysinen turvalaite, jonka sijainti voidaan havaita joko näköhavaintona tai tutkan välityksellä, mutta myös AIS-järjestelmässä. Todellisen (Real) AIS-turvalaitteen AIS-lähetin sijaitsee itse turvalaitteessa, ja voi olla kytköksissä paikannuslaitteeseen tai sääasemaan. Synteettisessä (Synthetic) AIS-turvalaitteessa ei ole omaa AIS-lähetintä, vaan AIS-tieto turvalaitteesta lähetetään esimerkiksi rannikkoradioasemalta ja siitä saa näin ollen tiedon myös AIS-järjestelmässä. Virtuaaliseen (Virtual, V-AIS) AIS-turvalaitteeseen ei liity lainkaan fyysistä turvalaitetta, eikä se näin ollen ole silmin eikä tutkan avulla havaittavissa vaan yksinomaan AIS-järjestelmän kautta. Lakimuutoksella mahdollistettaisiin myös näiden virtuaalisten AIS-turvalaitteiden käyttö todellisten ja synteettisten ohella. Tulevaisuudessa on mahdollista, että kehitetään myös muuhun kuin AIS-järjestelmään tukeutuvia virtuaalisia turvalaitteita, jotka voitaisiin katsoa pykälässä tarkoitetuiksi virtuaalisiksi turvalaitteiksi.

Koska kaikki alukset eivät näe virtuaalisia turvalaitteita, niitä voitaisiin asettaa lähinnä tilapäisesti alueille, joilla on vaikea ylläpitää fyysistä turvalaitetta kuten silloin kun vaikeat jääolosuhteet tai veden syvyys sitä edellyttävät. Pysyviä virtuaalisia turvalaitteita ei olisi tarkoitettu normaalitilanteessa korvaamaan fyysisiä turvalaitteita. Fyysisen turvalaitteen korvaaminen virtuaalisella turvalaitteella edellyttäisi aina riskiarvioinnin tekemistä sekä mahdollisia muita taustaselvityksiä ja viranomaisen harkintaa väyläpäättöstä tehtäessä.

49 §. Yleisen kulkuväylän vahvistaminen sekä turvalaitteen asettaminen ja poistaminen. Pykälä korvaisi aiemman vastaavan pykälän. Pykälän 1 momenttia täsmennettäisiin voimassa olevaan momenttiin nähden niin, että siitä ilmenisi selkeämmin se, että Liik-

kenne- ja viestintäviraston toimivaltaan kuuluvat sekä väylää koskevat päätökset ja niihin liittyvien turvalaitteiden lupapäätökset että väyliä ulkopuolella sijaitsevien turvalaitteiden lupapäätökset. Hakemuksen hyväksyminen edellyttäisi sitä, että väylä ja turvalaite olisi tarkoituksenmukainen, ei vaarantaisi liikenneturvallisuutta ja että annettuja tietoja pidettäisiin riittävinä. Momentin sanamuotoa hakemusten hyväksymisen osalta selvennettäisiin niin, että siitä ilmenisi paremmin, että päätöksen teko edellyttäisi yleisesti turvalaitteen tarkoituksenmukaisuuden harkintaa eikä vain sitä, että arvioidaan hakijan antamien tietojen tarkoituksenmukaisuutta. Päätös sisältäisi yhä ehdot väylän ja turvalaitteen rakentamisesta, asettamisesta ja kunnossapidosta ja hakijan olisi yhä toimitettava tiedot väylästä ja turvalaitteesta ja niiden sijainnista,

Lisäksi 1 momenttiin lisättäisiin väylän ylläpitäjälle velvollisuus toimittaa Liikenne- ja viestintävirastolle tiedot myös väylän ja turvalaitteiden rakentamisen valmistumisesta. Tieto myös valmistumisesta on olennainen, jotta Liikenne- ja viestintävirasto voi tuottaa vesilläliikkuville ajantasaisen tiedon väylistä ja turvalaitteista Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä ja että virasto voi huolehtia siitä, että merikartat ovat jatkuvasti ajantasaisia.

Uuden pykälän 2 momentin sanamuoto korjattaisiin voimassa olevan momenttiin nähden niin, että turvalaitteen muuttamis- ja poistamiskielto ilman Liikenne- ja viestintäviraston lupaa kattaisi sekä väylällä olevat, että niiden ulkopuoliset turvalaitteet.

Myös 3 momentin sanamuotoa täsmennettäisiin nykyisestä niin, että velvollisuus korjata turvalaite, jos se on puutteellinen tai harhaanjohtava, kattaisi sekä väylällä että väylän ulkopuolella olevat turvalaitteet.

Pykälän 4 momentin sanamuoto olisi voimassaolevaan momenttiin nähden täsmällisempi. Sen mukaan yksityisen kulkuväylän merkitsemiseen ei saisi käyttää 47 §:ssä tarkoitettuja merenkulun turvalaitteita. Lain 47 §:n mukaan merenkulun turvalaitteita ovat muun muassa tutkamerkit ja majakat sekä poijut ja viitat. Lain 47 §:ssä tarkoitettujen merenkulun turvalaitteiden ulkonäöstä on annettu 48 §:n nojalla Liikenne- ja viestintäviraston määräys (TRAFICOM/286172/03.04.01.00/2020). Yksityisen kulkuväylän merkinnästä on lisäksi annettu Liikenne- ja viestintäviraston ohje (TRAFICOM/200067/03.04.01.01/2020).

Pykälän 5 momentti sisältäisi voimassa olevan pykälän 1 momenttiin sisältyneen määräyksenantovaltuuden. Sen mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi yhä antaa tarkempia määräyksiä toimitettavan tiedon sisällöstä ja välittämistavasta.

51 §. Turvalaitteeseen kiinnittyminen. Pykälä vastaisi voimassaolevaa pykälää, mutta sääntelyä ehdotetaan täsmennettävän siten, että vesikulkuneuvon, pyydyksen tai muun turvalaitteen toimintaa vaarantavan esineen kiinnittäminen olisi kiellettyä kaikkiin 47 §:ssä tarkoitettuihin merenkulun turvalaitteisiin riippumatta siitä, ovatko ne väylän yhteydessä vai väylän ulkopuolella. Muutos olisi linjassa ehdotetun 49 §:n 1 momentin muutoksen kanssa.

52 §. Toimimaton turvalaite. Pykälä vastaisi voimassaolevaa pykälää muuten, mutta sääntelyä ehdotetaan täsmennettävän siten, että yleinen velvollisuus ilmoittaa Liikenne- ja viestintävirastolle turvalaitteesta joka ei toimi ilmoitetulla tavalla taikka kadonneesta,

vahingoittuneesta, paikaltaan siirtyneestä tai jollain muulla tavalla erehdyttävästä merenkulun turvalaitteesta koskisi kaikkia 47 §:ssä tarkoitettuja merenkulun turvalaitteita riippumatta siitä ovatko ne väylän yhteydessä vai väylän ulkopuolella. Muutos olisi linjassa ehdotetun 49 §:n 1 momentin muutoksen kanssa.

54 §. *Vesiliikennemerkin ja valo-opasteen asettaminen.* Pykälän 2 momenttiin lisättäisiin liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain mukaisesti maininta siitä, että lauttaväylän risteämän merkitsemisestä ja lauttaväylälle asetettavien valo-opasteiden asettamisesta vastaisi toimivaltainen elinkeino-, liikenne - ja ympäristökeskus.

56 §. *Vesiliikennemerkin ja valo-opasteen sijoittaminen ja ulkoasu.* Pykälän otsikkoon lisättäisiin valo-opasteet. Pykälän 4 momentin määräyksenantovaltuutta tarkennettaisiin lisäämällä siihen Liikenne- ja viestintävirastolle mahdollisuus antaa tarkempia määräyksiä myös valo-opasteiden merkitsemisestä ja käytöstä kapeikoissa, jyrkissä kaarteissa, maantielauttapaikoilla, jäätien ja väylän risteyksissä ja satama-alueilla. Lisäksi tarkempia määräyksiä voitaisiin antaa myös opasteyhdistelmien käytöstä. Valo-opaste koostuu useasta eri värisestä opasteesta. Valo-opasteiden opasteyhdistelmillä tarkoitetaan sitä, kuinka monesta ja minkä värisistä opasteista valo-opaste muodostuu. Käytössä on tällä hetkellä lähinnä sulkukanavilla kuudesta ja avattavilla silloilla seitsemästä eri valosta muodostuva opaste (ns. täydellinen järjestelmä). Lisäksi käytössä on myös kolmen ja kahden valon opasteita. Koska valo-opasteiden opasteyhdistelmät olisi nyt kuvattu tarkasti tässä pykälässä, lain liitteen 1 kuva 2 (Sulkujen valo-opasteet vesiliikennettä varten, täydellinen järjestelmä) ja kuva 3 (Avattavien siltojen valo-opasteet vesiliikennettä varten, täydellinen järjestelmä) kumottaisiin tarpeettomina.

57 §. *Vesiliikennemerkkien vaikutusalue.* Pykälään lisättäisiin uusi 2 momentti, joka sisältäisi valtuutuksen Liikenne- ja viestintävirastolle antaa vesiliikennemerkkien vaikutusalueen merkinnästä tarkempia määräyksiä.

90 §. *Ilmajohdanto.* Pykälää tarkennettaisiin maininnalla siitä, että ilmajohdosta tiedottavalla merkillä osoitetaan ilmajohtolinjan paikkaa yleisesti vesialueella eikä vain ilmajohton ja väylän risteämää. Ilmajohdanto-merkki voidaan asentaa myös väylän ulkopuolelle kulkusuuntaan nähden joko oikean puoleiselle rannalle tai vesialueen molemmille puolille rannalle, sille kohdalle, jossa johtolinja ylittää vesialueen.

102 §. *Kielto- ja rajoitusasioiden käsittely.* Pykälän 2, 3 ja 5 momenttia muutettaisiin vastaamaan hallintolain julkisia kuulutuksia koskevaa uutta sääntelyä. Liikenne- ja viestintäviraston olisi annettava esitys alueellista tai vesikulkuneuvotyyppiä koskevasta kiellosta tai rajoituksesta tiedoksi julkisella kuulutuksella siten kuin hallintolain 62 a §:ssä säädetään.

Kyseisen hallintolain 62 a §:n 1 momentin mukaan tiedoksi- ja ilmoitustiedoksi toimitetaan julkaisemalla kuulutus ja kuulutettava asiakirja yleisessä tietoverkossa viranomaisen verkkosivuilla. Tarpeen vaatiessa kuulutus julkaistaan myös asian vaikutusalueen sanomalehdessä tai muulla viranomaisen päättämällä tavalla. Jos kuulutusta ei voida tietoliikennehäiriöiden tai muun tähän rinnastettavan syyn vuoksi julkaista viranomaisen verkkosivuilla, se on julkaistava lisäksi virallisessa lehdessä. Kuulutus ja kuulutettava asiakirja on pidettävä yleisessä tietoverkossa viranomaisen verkkosivuilla yleisesti nähtävillä 14 vuorokautta.

Liikenne- ja viestintäviraston olisi myös annettava asiaa koskeva päätös tiedoksi noudattamalla samaa menettelyä kuin mitä kuulemisesta kyseisessä lainkohdassa säädetään.

Hallintolain 62 a §:n 2 momentin mukaan silloin kun asiakirjan tiedoksisaannista alkaa kulua muutoksenhaku-aika tai muu vastaanottajan oikeuteen vaikuttava määräaika, kuulutus ja kuulutettava asiakirja on pidettävä yleisesti nähtävillä mainitun määräajan päättymiseen asti. Muistutus kiello- tai rajoitusesityksen johdosta olisi siksi toimitettava Liikenne- ja viestintävirastolle 14 päivän kuluessa tiedoksisaannista.

Hallintolain 62 a §:n 3 momentti sisältää tarkemmat säännökset kuulutuksen sisällöstä. Kuulutuksesta on käytävä ilmi, mitä asia koskee sekä maininta siitä, missä ja mihin ajankohtaan saakka asiakirja pidetään nähtävillä. Kuulutuksessa on lisäksi mainittava ajankohta, jona se on julkaistu viranomaisen verkkosivuilla ja todettava, että tiedoksisaannin katsotaan tapahtuneen seitsemäntenä päivänä kyseisestä julkaisemisajankohdasta. Jos kuulutusta ei ole voitu julkaista viranomaisen verkkosivuilla, kuulutuksessa on todettava tiedoksisaannin tapahtuneen seitsemäntenä päivänä kuulutuksen julkaisemisesta virallisessa lehdessä.

Pykälän 6 momenttia siitä, kenelle päätös on annettava tiedoksi ja milloin se on annettava, muutettaisiin niin, että siitä poistettaisiin velvoite antaa päätös tiedoksi vesialueen omistajalle tai haltijalle. Näin ollen päätös olisi yhä annettava tiedoksi esityksen tekijälle asianomaiselle kunnalle sekä valvontaviranomaisille ja se olisi tehtävä hyvissä ajoin ennen kiellon tai rajoituksen voimaantuloa.

EU:n tietosuoja-asetuksen ((EU) 2016/679) suhteesta esitykseen voi todeta, että julkisella kuuluttamisella on vesiliikennelaissa säädetty peruste. Lain 101 §:ssä säädetään alueellisista ja vesikulkuneuvotyyppejä koskevista kielloista ja rajoituksista ja niiden edellytyksistä. Toimivalta näiden kieltojen ja rajoitusten osalta on kyseisen pykälän mukaan Liikenne- ja viestintävirastolla. Käytännössä asiaa koskevissa julkisessa kuulutuksessa julkaistaan asiaa käsittelevän virkamiehen tiedot, jotta häneen voi olla yhteydessä. Kuulutukseen voidaan liittää hakemus, mutta siitä on poistettu muut hakijan henkilötiedot kuin hänen nimensä. Kuulutuksessa ilmoitetaan kuitenkin, mistä tarkempia tietoja on saatavissa, koska hakijan henkilöllisyydellä voi olla merkitystä hakemuksen arvioinnissa tai muistutuksen tekemisen kannalta.

Näin ollen voi todeta, että tietosuoja-asetuksen edellyttämä tietojen minimointivaatimus on otettu huomioon eikä kuulutuksessa julkaista tarpeettomia henkilötietoja. Henkilötietojen julkinen nähtävillä olo on rajoitettu vain välttämättömään.

106 §. *Lupa kilpailuihin, harjoituksiin ja muihin tapahtumiin.* Pykälän 6 momentti ehdotetaan kumottavaksi. Erilaisiin tapahtumiin liittyvistä kielloista ja poikkeuksista säädettäisiin sen sijaan uudessa 106 a §:ssä.

106 a §. *Vesiliikenteen rajoittaminen ja lyhytaikaiset poikkeukset rajoituksista kilpailujen, harjoitusten tai muiden tapahtumien vuoksi.* Pykälä olisi uusi. Sen 1 momentissa ehdotetaan laajennettavaksi Liikenne- ja viestintäviraston toimivaltaa rajoittaa päätöksellään vesiliikennettä tai keskeyttää vesiliikenteen harjoittaminen tilapäisesti. Kieltoa

tai rajoitusta koskeva päätös voisi koskea sellaista vesialuetta, jossa keskeytys tai rajoitus olisi tarpeen 106 §:ssä tarkoitettujen, lupaa edellyttävien, kilpailujen, harjoitusten tai muiden tapahtumien turvallisuuden takaamiseksi. Tarvetta liikenteen rajoittamiseen tai keskeyttämiseen arvioitaisiin kunkin tapahtuman kohdalla erikseen. Päätös edellyttäisi sitä, että rajoitus tai keskeytys olisi tarpeen tapahtumaan osallistuvien tai sitä järjestävien henkilöiden tai tapahtuman yleisön tai muiden vesilläliikkujien turvallisuuden näkökulmasta. Vesialue, jolle keskeytys tai rajoitus asetettaisiin, voisi olla esimerkiksi tietty, satama-aluetta lähellä oleva vesialue, jolle tapahtuman osallistujilla ja yleisöllä on pääsy. Virastolla olisi toimivalta keskeyttää tai rajoittaa vesiliikennettä myös muiden vesialueella järjestettävien tapahtumien, kuin 106 §:ssä mainittujen tapahtumien turvallisiksi järjestämiseksi. Tällaisia tapahtumia voisivat olla esimerkiksi soutukilpailut tai uintikilpailut tai muut vastaavat kilpailut ja tapahtumat.

Pykälän 2 momentissa ehdotetaan lisättäväksi Liikenne- ja viestintäviraston toimivaltaa siten, että se voisi myöntää luvan poiketa 101 §:n nojalla asetetuista kielloista ja rajoituksista liikkuu määrätyllä vesialueella. Poikkeus voitaisiin myöntää ja vesillä liikkuminen sallia paitsi 106 §:n mukaisten luvanvaraisten tapahtumien järjestämistä varten, myös muuta vesialueella järjestettävää tapahtumaa varten. Poikkeus myönnettäisiin vain kyseisen tapahtuman ajaksi. Lupa edellyttäisi sitä, että poikkeus ei aiheuttaisi vaaraa tapahtumaan osallistuvien tai sitä järjestävien henkilöiden tai sellaisen tapahtuman yleisön turvallisuudelle.

108 §. *Vesikulkuneuvon varusteet.* Pykälää ehdotetaan muutettavaksi siten, että sen 1 momenttiin lisättäisiin uusi 5 kohta, jonka mukaan huvialuksessa pitäisi olla varusteena meri-VHF-radiopuhelin silloin, kun alusta käytetään vesialueella, jossa tarjotaan alusliikennepalvelulain mukaista alusliikennepalvelua. Vaatimus radiosta johtuu alusliikennepalvelulaista, jonka 21 §:n mukaan huvialusten on osallistuttava alusliikennepalveluun. Meri-VHF radiopuhelimella tarkoitetaan merenkulun VHF-taajuuksilla toimivaa radiolaitetta.

Pykälän 3 momenttiin ehdotetaan lisättäväksi maininta siitä, että Liikenne- ja viestintävirasto voi vesikulkuneuvon merkkilyhtyjen hyväksymisen lisäksi peruuttaa aiemmin annetun hyväksynnän, jos merkkilyhdyt eivät vastaa säädettyjä vaatimuksia.

109 §. *Poikkeukset vesikulkuneuvoja ja niiden varusteita koskevista vaatimuksista.* Pykälän 1 momenttiin lisättäisiin mahdollisuus myöntää poikkeuksia myös tietyn, urheiluun tai vapaa-ajan viettoon tarkoitetun vesikulkuneuvotyypin varusteita ja tarvikkeita koskevista säännöksistä ja määräyksistä. Liikenne- ja viestintävirasto voisi myöntää poikkeuksen hakemuksesta tai oma-aloitteisesti. Liikenne- ja viestintäviraston tulisi poikkeusta myöntäessään ottaa kantaa siihen, kohdistuuko poikkeus yksittäiseen vesikulkuneuvoon vai vesikulkuneuvotyyppiin. Poikkeus edellyttäisi, että näiden säännösten tai määräysten soveltaminen olisi ilmeisen tarkoituksetonta tai kohtuuttoman hankalaa. Poikkeusta ei myöskään saisi myöntää, jos siitä voisi aiheutua vaaraa vesiliikenteen tai henkilöiden turvallisuudelle tai ympäristölle. Uusi säännös olisi tarpeen uusien vesikulkuneuvojen nopean kehityksen vuoksi. Tällaisia uusia, Suomessakin jo käytössä olevia, vesikulkuneuvoja ovat esimerkiksi moottorilla varustetut lainelaudat, joilla liikuttaessa on käytännössä mahdotonta noudattaa kaikkia varustevaatimuksia. Toisaalta esimerkiksi vaatimuksesta pitää mukana asianmukaisia pelastusliivejä ei voitaisi tällä

säännöksellä poiketa, sillä vaatimuksesta poikkeamisen katsottaisiin aina aiheuttavan vaaraa henkilöiden turvallisuudelle.

112 §. *Rekisteröitävän vesikulkuneuvon käyttäminen.* Pykälän 3 momenttia täsmennettäisiin siten, että siitä käy selvemmin ilmi lain tarkoitus. Jos omaan käyttöön tarkoitettu vesikulkuneuvo tuodaan siirtopurjehtimalla ulkomailta Suomeen, se olisi rekisteröitävä 7 päivän kuluessa siitä, kun se on tuotu Suomen vesialueelle. Näin tuotaisiin selkeämmin ilmi se, että säännös ei koskisi vesikulkuneuvojen maahantuontia, jossa vesikulkuneuvo yleensä rekisteröidään vasta ennen käyttöönottoa. Jos vesikulkuneuvo tuodaan omaan käyttöön ulkomailta maitse, tulisi se rekisteröidä 1 momentin mukaisesti ennen käyttöönottoa.

115 §. *Muutosrekisteröinti.* Pykälän 3 momentin 1 kohtaan lisättäisiin vesikulkuneuvon omistajalle tai haltijalle velvoite esittää muutosrekisteröintiä varten selvitys moottorin omistusoikeudesta. Rahoituskaupan osalta kyseeseen voisi kuitenkin tulla myös haltijuuden osoittaminen esimerkiksi rahoitussopimuksen avulla. Näin pystyttäisiin nykyistä paremmin estämään varastetun moottorin rekisteröinti ja varmistamaan sekä vesikulkuneuvon että moottorin omistajuus.

Pykälän 3 momentin 3 kohtaa täsmennettäisiin siten, että selvitys vaatimustenmukaisuudesta voitaisiin antaa vesikulkuneuvon tai moottorin osalta erikseen, mikäli muutos koskee vain jompaakumpaa edellä mainituista.

115 a §. *Luovutusilmoitus.* Pykälä olisi uusi ja siinä täsmennettäisiin vesikulkuneuvon luovutusilmoitusta koskevaa menettelyä. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin luovutusilmoituksesta, jolla tarkoitettaisiin rekisteri-ilmoitusta, jonka vesikulkuneuvon edellinen omistaja tai viimeisin luovutuksensaaja tekee tilanteessa, jossa vesikulkuneuvon omistusoikeus on luovutettu uudelle omistajalle. Omistajalla tarkoitettaisiin myös luovutuksensaajaa itsessään, kun vesikulkuneuvo on luovutettu uudelle omistajalle, mutta häntä ei ole vielä merkitty omistajaksi rekisteriin. Luovutusilmoituksessa ilmoitettaisiin ostajan nimi ja henkilö- tai y-tunnus sekä vesikulkuneuvon luovutuspäivämäärä. Jos luovutuksensaaja on yksilöitävissä nimellä ja osoitteella, voitaisiin luovutusilmoitus tehdä myös näillä tiedoilla. Tehtyään luovutusilmoituksen myyjä ei voisi enää tehdä vesikulkuneuvolle muita ilmoituksia. Luovutuksensaaja ei olisi vesikulkuneuvon rekisteriin merkitty uusi omistaja ennen kuin tämä rekisteröisi vesikulkuneuvon omistusoikeuden itselleen tekemällä vesikulkuneuvon omistajanmuutosilmoituksen. Rekisteri-ilmoituksen tekemisen tavoista säädetään 116 a §:ssä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin vesikulkuneuvon haltijan mahdollisuudesta ilmoittaa vesikulkuneuvon haltijuuden päättymispäivä rekisteriin. Tällä mahdollistettaisiin se, että vesikulkuneuvon haltija voisi päättää haltijuutensa tarvittaessa omalla ilmoituksellaan.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin vesikulkuneuvon luovuttamisesta tuntemattomalle henkilölle. Jos vesikulkuneuvon omistaja ei pysty yksilöimään luovutuksensaajaa, mutta pystyy antamaan vesikulkuneuvon luovutuksesta luotettavan selvityksen, voitaisiin rekisteriin merkitä tuntematon henkilö luovutuksensaajaksi. Luotettava selvitys voitaisiin antaa Liikenne- ja viestintäviraston internetsivuilta löytyvällä ilmoitus vesikulkuneuvon luovutuksesta tuntemattomalle -lomakkeella. Luotettava vapaamuotoinen

selvitys sisältäisi tarkan kuvauksen kaupantekotilanteesta, kuvauksen ostajasta sekä selvityksen, miksi ostajan yksilöintitietoja ei ole saatavilla. Liikenne- ja viestintävirasto voisi tarvittaessa pyytää tarkennusta selvitykseen, jolloin rekisteriin merkittäisiin vesikulkuneuvon luovuttamisen ajankohdaksi se päivä, jona Liikenne- ja viestintävirasto on saanut sekä ilmoituksen että luotettavaksi katsomansa selvityksen luovutuksesta.

116 a §. *Rekisteri-ilmoituksen tekeminen.* Pykälässä säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston määräyksenantovaltuudesta 114 §:n 1 momentissa, 115 §:n 2 momentissa sekä 115 a §:n 1 momentissa ja 116 §:n 1 momentissa mainittujen rekisteri-ilmoitusten tekotavasta. Vastaava säännös on aiemmin sisältynyt kumotun vesikulkuneuvorekisteristä annetun lain 7 §:n 2 momenttiin. Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä siitä, miten nämä ilmoitukset tulee käytännössä tehdä. Määräyksessä voitaisiin säännellä esimerkiksi siitä, että ilmoituksen voisi tehdä joko asioimalla henkilökohtaisesti rekisteröintitehtäviä suorittavan henkilön luona tai lähettämällä rekisteri-ilmoituksen liitteineen Liikenne- ja viestintävirastolle sähköposti- tai postilähetyksenä tai sähköistä menetelmää käyttäen. Sähköisen rekisteri-ilmoituksen tekijä tunnistettaisiin käyttäen vahvaa tunnistautumista. Sähköposti- tai postilähetyksenä tehtävän rekisteri-ilmoituksen tekemiseen tarvittavan lomakkeen voisi tilata Liikenne- ja viestintävirastolta. Varmennepalvelun avulla omistajanvaihdokset ja haltijatietojen ilmoitukset olisi mahdollista tehdä täysin sähköisesti vahvan tunnistautumisen kautta. Vesikulkuneuvon myyjä hankkisi vahvan tunnistautumisen kautta Liikenne- ja viestintävirastolta sähköisestä palvelusta itselleen varmenteen eli tunnuskuodin. Kaupanteon yhteydessä myyjä antaisi varmenteen tai tekisi luovutusilmoituksen ostajalle, joka voisi vahvan tunnistautumisen myötä tehdä sähköisessä järjestelmässä rekisteri-ilmoituksen ja siirtää vesikulkuneuvon omistusoikeuden nimiinsä ja tarvittaessa lisätä muita omistajia ja haltijoita

120 §. *Vesiliikennerikos.* Pykälän 1 momentin 3 kohtaa muutettaisiin niin, että vesiliikennerikoksesta ei voisi enää tuomita vesikulkuneuvon päällikköä siitä, että hän toimisi tahallaan tai huolimattomuudesta 7 §:n 4 kohdan vastaisesti eli hänellä ei olisi vesikulkuneuvossa käytettävissään asianmukaisia merikarttoja ja merenkulkujulkaisuja, jos matka edellyttää reittisuunnittelua matkan pituuden tai muun vastaavan syyn tai olosuhteen vuoksi. Lain 7 §:n 4 kohtaa ei kuitenkaan muutettaisi, joten kyseinen päällikön velvoite jäisi voimaan, ja teko voisi tulla tarkasteltavaksi silloin jos päällikkö syyllistyisi esimerkiksi 120 §:n 3 momentissa tarkoitettuun liikenneturvallisuuden vaarantamiseen tuota tekoa koskevan kokonaisarvioinnin yhteydessä.

123 §. *Vesikulkuneuvon päällikön yleiset rikkomukset.* Pykälän 1 momentin 8 kohdasta poistettaisiin viittaus 35 §:ään, jossa säädetään nopeusrajoituksesta, jota on noudatettava kanavilla ja avattavien siltojen kautta liikuttaessa. Liikennevirhemaksu nopeusrajoituksen rikkomisesta näillä vesialueilla liikuttaessa ei siten enää olisi 70 euroa vaan sama kuin nopeusrajoituksen rikkomisesta säädetty liikennevirhemaksu muilla vesialueilla 124 §:n mukaan eli 120 euroa. Lain 35 §:n mukainen nopeusrajoitus on yleinen ja sen alkamis- ja päättymiskohdat merkitään nopeusrajoitusmerkillä. Nopeusrajoitusmerkki on 124 §:n mukainen vesiliikennemerkki.

124 §. *Nopeusrajoituksen rikkominen vesikulkuneuvolla.* Pykälä korvaisi aiemman vastaavan pykälän. Sen sanamuoto vastaisi tekijän osalta paremmin vakavampaa tekoa koskevan 120 §:n 2 momentin vesiliikennerikosta koskevaa tunnusmerkistöä.

125 §. Rekisteröintirikkomus. Pykälän otsikko olisi uusi. Uusi pykälä korvaisi aiemman 125 §:n vesikulkuneuvon omistajan tai haltijan rekisteröintirikkomusta koskevan sääntelyn. Sen 1 momentissa säädettäisiin 70 euron liikennevirhemaksu 112 §:n tahallisuudesta tai huolimattomasta rikkomisesta eli rekisteröitävän vesikulkuneuvon käytöstä vesiliikenteessä ennen kuin vesikulkuneuvo on merkitty rekisteriin ja 118 §:n tahallisuudesta tai huolimattomasta rikkomisesta eli vesikulkuneuvon käytöstä ilman, että se on varustettu rekisteritunnuksella. Lisäksi siinä säädettäisiin liikennevirhemaksu 117 §:ssä tarkoitettua velvollisuuden tahallisuudesta tai huolimattomasta rikkomisesta pitää rekisteröintitunnus vesikulkuneuvossa mukana silloin kun sitä käytetään.

Nykyisin saman suuruinen liikennevirhemaksu 112 §:n ja 118 §:n sisältämän kiellon vastaisesta toiminnasta voidaan määrätä vain vesikulkuneuvon omistajalle tai haltijalle Lain 117 §:n vastaisesta, tahallisuudesta tai huolimattomasta teosta tuomitaan nykyisin päällikkö 120 §:n 1 momentin 3 kohdan mukaan sakkoon. Sellaiselle vesikulkuneuvon omistajalle tai haltijalle, joka ei ole samalla myös vesikulkuneuvon päällikkö, määrätään nykyisin samasta teosta sen sijaan 70 euron liikennevirhemaksu. Muutos merkitsisi sitä, että kaikkia momentissa mainittuja tekoja pidettäisiin jatkossa yhtä moitittavina ja että kaikista näistä teoista voitaisiin määrätä vain liikennevirhemaksu. Sakko-rangaistusta päällikön vastuun rikkomisesta 120 §:n 1 momentin 3 kohdan mukaan ei enää voitaisi tuomita päällikölle siitä, että hänellä ei olisi vesikulkuneuvossa 117 ja 119 §:n tarkoittamia asiakirjoja koska päällikön vastuuta koskevaa 7 §:n 6 kohtaa muutettaisiin saman aikaisesti kumoamalla tuota vastuuta koskeva lainkohta päällikön vastuusta.

Muutos tarkoittaisi myös sitä, että tämän 125 §:n 1 momentin tarkoittama liikennevirhemaksu voitaisiin määrätä riippumatta siitä, kuka tekijä olisi ja olisiko hän vesikulkuneuvon omistaja, haltija tai päällikkö. Lisäksi liikennevirhemaksu voitaisiin nyt myös määrätä siitä, että vesikulkuneuvon omistaja, haltija tai sen päällikkö antaa tahallaan tai huolimattomuudesta jonkun toisen henkilön käyttää sitä 112 §:n tai 118 §:n vastaisesti. Tämä muutos olisi omiaan edistämään esimerkiksi vastuullista oman veneen tai muun vesikulkuneuvon vuokrausta, kun myös tällaiselle henkilölle voitaisiin määrätä liikennevirhemaksu.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin vesikulkuneuvon omistajan rekisteri-ilmoituksia koskevasta liikennevirhemaksusta vastaavasti kuin nykyään säädetään 125 §:n 1 momentissa. Sen mukaan omistajalle määrätään 70 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallisuudesta tai huolimattomuudesta jättää tekemättä 114 §:ssä säädetyn ensirekisteröintiä koskevan rekisteri-ilmoituksen tai 116 §:ssä tarkoitettua lopullista poistoa koskevan rekisteri-ilmoituksen.

Pykälän 3 momentti vastaisi nykyisen 125 §:n 2 momentin 2 kohtaa. Sen mukaan vesikulkuneuvon omistajalle tai haltijalle, joka tahallaan jättää tekemättä määräajassa 115 §:n tarkoittaman muutosrekisteröinnin, määrätään 70 euron liikennevirhemaksu.

9 Lakia alemman asteinen sääntely

Esitys sisältää uusia määräyksenantovaltuuksia Liikenne- ja viestintävirastolle. Nämä määräyksenantovaltuudet liittyisivät 33 §:ssä tarkoitettuihin menettelyihin, joita on noudatettava kanavilla ja avattavien siltojen kautta liikuttaessa, 41 §:ssä tarkoitettuun

huvialuksen päällikön pätevyysvaatimukseen, 56 §:ssä tarkoitettuun valo-opasteiden sijoittamista ja ulkoasua koskevaan sääntelyyn, 57 §:n vesiliikennemerkkien vaikutusaluetta koskevaan sääntelyyn sekä 116 a §:n mukaisesti rekisteri-ilmoitukseen ja sen teko-tapoihin.

10 Voimaantulo

Ehdotetaan, että laki tulee voimaan 1.7.2021.

11 Toimeenpano ja seuranta

Ehdotetun lakiehdotuksen toimeenpanosta vastaa Liikenne- ja viestintävirasto, joka myös seuraa esityksessä ehdotettujen velvoitteiden toteutumista ja niiden vaikutusta säännöllisesti.

12 Suhde muihin esityksiin

Eduskunnalla ei ole käsittelyssä muita esityksiä, jotka voivat olla riippuvaisia tästä esityksestä tai päinvastoin.

13 Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys

Perusoikeuksien yleiset rajoitusedellytykset ovat lailla säätäminen, lain täsmällisyys ja tarkkarajaisuus, rajoituksen hyväksyttävyyden, rajoituksen suhteellisuuden, perusoikeuden ydinalueen koskemattomuus, oikeusturvajärjestelyjen riittävyys ja ihmisoikeusvelvoitteiden noudattaminen. Lisäksi perustuslakivaliokunta on korostanut hallituksen esitysten valmistelun kehittämistä niin, että säätämisjärjestysperusteluissa tarkasteltaisiin ehdotuksia myös perustuslain 22 §:n mukaisen perus- ja ihmisoikeuksien turvaamisvelvoitteen eikä ainoastaan perus- ja ihmisoikeusristiriitojen kannalta (PeVL 52/2014 vp, s. 3/I)

Esityksen perusoikeusliittännäiset ehdotukset ovat täsmällisiä, ajallisesti rajattuja, ja perustellussa suhteessa suojeltaviin oikeushyviin nähden. Ehdotettu sääntely on rajattu vain siihen laajuuteen, joka on katsottava sen taustalla olevien tavoitteiden kannalta välttämättömäksi ja oikeasuhtaiseksi. Ehdotuksilla ei puututa perustuslaissa turvattujen oikeuksien ydinalueelle.

Esitys sisältää useita säännösehdoituksia, joilla tavoitellaan perusoikeuksien toteutumista kuten perustuslain 7 §:ssä tarkoitettua oikeutta elämään. Näiden säännösten tavoitteena on vesiliikenteen turvallisuuden tai yleisen turvallisuuden lisääminen. Vesiliikenteen turvallisuutta edistäisivät esimerkiksi esitetyt tarkennukset vesiväylien merkitsemisestä ja vesiliikenteen ohjaamisesta kuten merenkulun turvalaitteista, vesiliikennemerkkeistä ja valo-opasteista.

Yhdenvertaisuus (6 §), liikkumisvapaus (9 §) ja omaisuuden suoja (15 §)

Ehdotettua lain 33 §:n 1 momentin lisäystä pelastus- ja virkatehtävissä liikkuvien henkilöiden pääsystä vesikulkuneuvoillaan sulkukanavaan ennen muilla vesikulkuneuvoilla liikkuvia, samoin kuin pykälän 3 momentin mahdollistamaa etusijajärjestystä, jonka mukaan esimerkiksi matkustaja-alusten ja muiden kauppa-alusten ohjailusta tai hallinnasta vastaavat henkilöt voisivat ohittaa muut vesillä liikkujat sulkukanavalle päästäkseen, voidaan tarkastella perustuslain 6 §:n yhdenvertaisuutta ja 9 §:n liikkumisvapautta koskevan perusoikeuden näkökulmasta. Tämän sääntelyn tarkoituksena on kuitenkin turvallisuuden edistäminen, joten sääntelyn avulla pyritään toteuttamaan perustuslain 7 §:n oikeutta elämään. Kauppa-alusten etusijan avulla voidaan myös jossain määrin turvata perustuslain 18 §:n oikeutta elinkeinon ja ammatin harjoittamiseen. Kyseinen sääntely on myös pyritty kirjoittamaan mahdollisimman täsmällisesti, tarkkarajaisesti ja oikeasuhtaisesti.

Ehdotettua lain 33 §:n 2 momentin lisäystä, jonka mukaan eräiden vesikulkuneuvotyyppien käyttäjien pääsyä sulkukanavalle voitaisiin rajoittaa tai pääsy voitaisiin kieltää jos sulkukanava olisi vaarallinen, voidaan myös tarkastella perustuslain yhdenvertaisuutta koskevan 6 §:n ja liikkumisvapautta koskevan 9 §:n näkökulmasta. Sääntely olisi kuitenkin tarpeen, koska eräät vanhat sulkukanavat ovat rakenteeltaan ja virtaukseltaan sellaisia, ettei niiden käyttö ole turvallista kaikille nykyisin käytössä oleville vesikulkuneuvoille. Sääntelyn avulla voitaisiin ehkäistä onnettomuudet vanhoilla sulkukanavilla niin tällaista vesikulkuneuvoa käyttäville henkilöille, muulle siinä kuljetettaville henkilöille kuin kyseisille vesikulkuneuvoille. Sääntely olisi siten välttämätöntä paitsi perustuslain 7§:n turvaamiseksi, myös sen 15 §:n omaisuudensuojan turvaamiseksi, minkä lisäksi se olisi oikeasuhteista ja tarkkarajaista.

Ehdotetun lain uutta 106 a §:n sääntelyä, jonka mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi väliaikaisesti kieltää tai rajoittaa vesiliikennettä vesialueella, jolla järjestetään esimerkiksi erilaisia tapahtumia, voidaan samoin tarkastella perustuslain yhdenvertaisuutta koskevan perustuslain 6 §:n ja liikkumisvapautta koskevan 9 §:n näkökulmasta. Yhdenvertaisuuden kannalta merkitystä on sillä, että rajoitus koskisi vain tietyllä vesialueella liikkuvia. Tämän sääntelyn tarkoituksena olisi kuitenkin turvata kyseiseen tapahtumaan tavalla tai toisella osallistuvien ja kyseisellä vesialueella liikkuvien ihmisten turvallisuutta. Näin ollen myös tämä sääntely olisi tärkeää perustuslain 7 §:n perusoikeuden turvaamiseksi. Lisäksi se olisi omiaan turvaamaan kyseiseen tapahtumaan eri tavoin osallistuvien ja sen ulkopuolisten henkilöiden omaisuutta ja vesialueeseen liittyvää omaisuutta eli se olisi tarpeen perustuslain 15 §:n omaisuudensuojan kannalta. Sääntely olisi myös ajallisesti ja paikallisesti rajoitettua koskien kutakin tapahtumaa erikseen, joten se olisi myös oikeasuhteista, minkä lisäksi se olisi täsmällisesti kirjoitettu.

Esitettävän lain 108 §:n muutos sisältää vesikulkuneuvojen varustevaatimuksia koskevia täsmennyksiä tarkentamalla näitä vaatimuksia huvialusten osalta. Tämäkin sääntely edistää vesiliikenteen turvallisuutta ja siten perustuslain 7§:ssä tarkoitettua oikeutta elämään. Toisaalta kyseisen sääntelyn voi katsoa periaatteessa olevan omiaan rajoittamaan perustuslain 9 §:ssä tarkoitettua liikkumisvapautta. Koska kyseinen sääntely koskee vain huvialusten radiolaitteita ja tämä velvoite sisältyy jo voimassa olevaan aluspalvelulakiin, sen ei voi katsoa käytännössä rajoittavan liikkumisvapautta. Lainkohta on kuitenkin pyritty kirjoittamaan mahdollisimman täsmällisesti, tarkkarajaisesti ja oikeasuhtaisesti.

Varustevaatimuksia ja edellä mainittuja tiettyjen vesikulkuneuvojen käyttökieltoja ja rajoituksia koskevia säännöksiä on myös tarkasteltava perustuslain 15 §:ssä tarkoitetun omaisuudensuojan rajoittamisen kannalta. Omaisuudensuojan osalta arvioidaan vesikulkuneuvon omistajan käyttöoikeuksien ja määräämisvallan erilaisia rajoituksia. Perustuslakivaliokunta on lausunnoissaan todennut, että omaisuus ei ole perustuslain suojaama kaikkia käyttörajoituksia vastaan, ja että omistajan oikeuksia voidaan rajoittaa lailla, joka täyttää perusoikeutta rajoittavalta lailta vaaditut yleiset edellytykset (PeVM 25/1994 vp). Perustuslakivaliokunnan vakiintuneen käytännön mukaan tavallisessa lainsäädäntöjärjestyksessä voidaan säätää laki, joka ei loukkaa omistajan oikeutta omaisuutensa normaaliin, kohtuulliseen ja järkevään käyttöön (PeVL 1/1996 vp). Vesikulkuneuvon turvallisuutta lisäävä uusi varustevaatimus tai vesikulkuneuvon käytön kieltö tai rajoitus tilanteissa, joissa sen käyttö voisi olla selvästi vaarallista jollekin henkilölle, vesikulkuneuvolle tai muulle omaisuudelle, ei siten olisi omiaan loukkaamaan sen omistajan omaisuudensuojaa.

Yksityiselämän suoja (10 §)

Esitystä voidaan arvioida myös perustuslain 10 §:ssä tarkoitetun yksityiselämän suojan valossa kieltö- ja rajoitusasioihin liittyviä julkisia kuulutuksia koskevan sääntelyn osalta (102 §). Perustuslain 10 §:n 1 momentin mukaan jokaisen yksityiselämä, kunnia ja kotirauha on turvattu, ja henkilötietojen suojasta säädetään tarkemmin lailla. Myös EU:n perusoikeuskirjan 8 artiklan mukaan jokaisella on oikeus henkilötietojensa suojaan.

Viranomaisen oikeutta käsitellä henkilötietoja tulee arvioida Euroopan unionin yleisen tietosuojasetuksen⁴ ja kansallisen henkilötietojen käsittelyä koskevan lainsäädännön perusteella. Henkilötietojen käsittelyn tulee olla asiallisesti perusteltua viranomaisen toiminnan kannalta. Yleisen tietosuojasetuksen mukaisena henkilötietojen käsittelyperusteena voidaan pitää julkisen kuulutuksen osalta 6 artiklan 1 kohdan c tai e alakohtaa. Näiltä osin kyse on tilanteista, joissa henkilötietojen käsittely on tarpeen rekisterinpitäjän lakisääteisen velvoitteen noudattamiseksi (6 artiklan 1 kohdan c alakohta) tai käsittely on tarpeen yleistä etua koskevan tehtävän suorittamiseksi tai rekisterinpitäjälle kuuluvan julkisen vallan käyttämiseksi (6 artiklan 1 kohdan e alakohta).

Lain 102 §:ään ehdotettavan muutoksen myötä julkiseen kuulemiseen sovellettaisiin hallintolain (434/2003) 62 a §:ää, jonka 1 momentin mukaan tiedoksianto toimitetaan julkaisemalla kuulutus ja kuulutettava asiakirja yleisessä tietoverkossa viranomaisen verkkosivuilla. Tarpeen vaatiessa kuulutus julkaistaan myös asian vaikutusalueen sanomalehdessä tai muulla viranomaisen päättämällä tavalla. Jos kuulutusta ei voida tietoliikennehäiriöiden tai muun tähän rinnastettavan syyn vuoksi julkaista viranomaisen verkkosivuilla, se on julkaistava lisäksi virallisessa lehdessä. Kuulutus ja kuulutettava asiakirja on pidettävä yleisessä tietoverkossa viranomaisen verkkosivuilla yleisesti nähtävillä 14 vuorokautta.

Liikenne- ja viestintäviraston olisi myös annettava asiaa koskeva päätös tiedoksi noudattamalla samaa menettelyä kuin mitä kuulemisesta kyseisessä lainkohdassa säädetään.

⁴ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (2016/679) luonnollisten henkilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä sekä näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta ja direktiivin 95/46/EY kumoamisesta.

Hallintolain 62 a §:n 2 momentin mukaan silloin kun asiakirjan tiedoksisaannista alkaa kulua muutoksenhakuaika tai muu vastaanottajan oikeuteen vaikuttava määräaika, kuulutus ja kuulutettava asiakirja on pidettävä yleisesti nähtävillä mainitun määräajan päättymiseen asti. Muistutus kielto- tai rajoitusesityksen johdosta olisi siksi toimitettava Liikenne- ja viestintävirastolle 14 päivän kuluessa tiedoksisaannista.

Hallintolain 62 a §:n 3 momentti sisältää tarkemmat säännökset kuulutuksen sisällöstä. Kuulutuksesta on käytävä ilmi, mitä asia koskee sekä maininta siitä, missä ja mihin ajankohtaan saakka asiakirja pidetään nähtävillä. Kuulutuksessa on lisäksi mainittava ajankohta, jona se on julkaistu viranomaisen verkkosivuilla ja todettava, että tiedoksisaannin katsotaan tapahtuneen seitsemäntenä päivänä kyseisestä julkaisemisajankohdasta. Jos kuulutusta ei ole voitu julkaista viranomaisen verkkosivuilla, kuulutuksessa on todettava tiedoksisaannin tapahtuneen seitsemäntenä päivänä kuulutuksen julkaisemisesta virallisessa lehdessä.

Kuulutusta koskevien henkilötietojen julkaisemiseen sovellettaisiin hallintolain 62 b §:ää, jonka mukaan henkilötiedot voitaisiin julkaista sen estämättä, mitä viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain (621/1999) 16 §:n 3 momentissa säädetään. Julkisuuslain 16 §:n 3 momentin mukaan viranomaisen henkilörekisteristä saa antaa henkilötietoja sisältävän kopion tai tulosteen tai sen tiedot sähköisessä muodossa, jollei laissa ole toisin erikseen säädetty, jos luovutuksensaajalla on henkilötietojen suojaa koskevien säännösten mukaan oikeus tallettaa ja käyttää sellaisia henkilötietoja. Hallintolain 62 b §:n mukaan asiakirjan nähtävillä asettamista koskevan ilmoituksen sekä julkisen kuulutuksen ja kuulutettavan asiakirjan tiedot saadaan julkaista, jollei salassapitoa koskevista säännöksistä muuta johdu. Henkilötiedoista julkaistaan kuitenkin ainoastaan tiedonsaannin kannalta välttämättömät henkilötiedot ja ne voidaan julkaista sen estämättä, mitä viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain 16 §:n 3 momentissa säädetään. Asiakirjan nähtävillä asettamista koskevan ilmoituksen sekä julkisen kuulutuksen ja kuulutettavan asiakirjan sisältämät henkilötiedot on poistettava yleisestä tietoverkosta viranomaisen verkkosivuilta edellä 62 §:n 3 momentissa ja 62 a §:n 2 momentissa tarkoitetun nähtävillä pitoajan kuluttua.

Käytännössä esitystä koskevissa julkisissa kuulutuksissa julkaistaan asiaa käsittelevän virkamiehen tiedot, jotta häneen voi olla yhteydessä. Kuulutuksen yhteydessä tai siihen liittyvän pyynnön johdosta voidaan ilmoittaa hakijan nimi, koska hakijan henkilöllisyydellä voi olla merkitystä hakemuksen arvioinnissa tai muistutuksen tekemisen kannalta. Tietojen käsittelyä koskevat kansalliset ja unionin säännökset otettaisiin huomioon, eikä kuulutuksessa julkaista tarpeettomia henkilötietoja. Henkilötietojen julkinen nähtävillä olo on rajoitettu vain välttämättömään.

Rangaistussäännökset ja oikeusturva

Eräitä muutosehdotuksia on tarkasteltava perustuslain 8 §:n rikosoikeudellista laillisuusperiaatetta ja 21 §:n oikeusturvaa koskevan perusoikeussäätelyn kannalta. Ehdotettavalla 123 §:n muutoksella sanktion määrä yhdenmukaistettaisiin kanavilla ja avattavien siltojen kautta liikkuvien ja muilla vesialueilla liikkuvien kesken. Nopeusrajoitusta koskevalla 124 §:n muutoksella voitaisiin määrätä lievemmästä nopeusrajoituksen

rikkomisesta liikennevirhemaksu muullekin henkilölle kuin vesikulkuneuvon päällikölle. Lisäksi ehdotettavalla 125 §:n muutoksella laajennettaisiin mahdollisuutta määrätä liikennevirhemaksu rekisteröimättömän tai rekisteritunnuksettoman vesikulkuneuvon käyttämisestä vesikulkuneuvon omistajan ja haltijan lisäksi myös muulle henkilölle, kuten vesikulkuneuvon päällikölle.

On huomattava, että nämä muutosehdotukset koskisivat liikennevirhemaksun määräämistä. Liikennevirhemaksu poikkeaa rangaistuksesta. Perustuslakivaliokunnan käytännössä liikennevirhemaksun kaltaisia maksuja on pidetty lainvastaisesta teosta määrättävinä sanktioluonteisina hallinnollisina seuraamuksina. Perustuslakivaliokunta on asiallisesti rinnastanut rangaistusluonteisen taloudellisen seuraamuksen rikosoikeudelliseen seuraamukseen (ks. esim. PeVL 2/2017 vp, s. 4-5, PeVL 14/2013 vp ja PeVL 17/2012 vp). Liikennevirhemaksua voidaan pitää siis luonteeltaan sekä hallinnollisena sanktiona että rangaistuksena.

Liikennevirhemaksun määräämisessä sovellettaisiin hallintolakia mukaan lukien sen kuulemista koskevia menettelyjä. Hallintolain 34 §:n 1 momentin mukaan asianosaiselle on ennen asian ratkaisemista varattava tilaisuus lausua mielipiteensä asiasta sekä antaa selityksensä sellaisista vaatimuksista ja selvityksistä, jotka saattavat vaikuttaa asian ratkaisuun.

Hallinnollisen seuraamuksen määräämiseen sisältyy julkisen vallan käyttöä, joten määräämisen yleisistä perusteista on säädettävä lailla (PeVL 9/2018 vp). Laissa on säädettävä täsmällisesti ja selkeästi maksuvelvollisuuden ja maksun suuruuden perusteista sekä maksuvelvollisen oikeusturvasta samoin kuin lain täytäntöönpanon perusteista (ks. esim. PeVL 17/2012 vp, PeVL 9/2012 vp, s. 2/I, PeVL 57/2010 vp). Lisäksi säännösten tulee täyttää sanktioiden oikeasuhtaisuuteen liittyvät vaatimukset.

Myös perustuslain 8 §:n mukainen rikosoikeudellinen laillisuusperiaate edellyttää, että rikoksesta seuraavat rangaistukset ja muut seuraamukset tulee määritellä laissa. Rangaistussäännöksen sanamuodon perusteella tulee olla ennakoitavissa, onko jokin toiminta tai laiminlyönti rangaistavaa.

Perustuslakivaliokunta on katsonut, että rangaistussäännösten tulee täyttää perusoikeuden rajoittamiseen kohdistuvat yleiset edellytykset ja kulloisestakin perusoikeussäännöksestä mahdollisesti johtuvat erityiset edellytykset (PeVL 20/2002 vp, s. 6/II).⁵ Perusoikeuksien rajoitusedellytyksistä hyväksyttävyyysvaatimus edellyttää, että kriminalisoinnille on oltava painava yhteiskunnallinen tarve ja perusoikeusjärjestelmän kannalta hyväksyttävä peruste. Suhteellisuusvaatimuksen johdosta on arvioitava, onko kriminalisointi välttämätön sen taustalla olevan oikeushyvän suojaamiseksi ja onko vastaava tavoite saavutettavissa muulla, perusoikeuteen vähemmän puuttuvalla keinolla kuin kriminalisoinnilla. Myös rangaistusseuraamuksen ankaruuden tulee olla oikeasuhtainen.

Ehdotetuilla 123 ja 124 §:n muutoksilla edistettäisiin perustuslain 6 §:n yhdenvertaisuutta. Lain 124 §:n muutoksen osalta on myös huomattava, että törkeämmän nopeusrajoituksen rikkomisesta voidaan jo nyt 120 §:n 2 momentin mukaan tuomita sakkoon

⁵ Ks. myös PeVL 17/2006 vp, s. 2.

muukin henkilö kuin vesikulkuneuvon päällikkö. Ehdotettu sääntely on siten välttämätöntä ja oikeasuhtaista. Se täyttää myös täsmällisyyden ja tarkkarajaisuuden vaatimukset.

Rekisteröintirikkomusta koskevalla 125 §:n muutoksella voitaisiin määrätä vesikulkuneuvon omistajan ja haltijan lisäksi myös muulle henkilölle, kuten vesikulkuneuvon päällikölle, 70 euron liikennevirhemaksu siitä, että vesikulkuneuvoa käytetään tai annetaan käyttää ilman, että sitä ei ole rekisteröity tai sillä ei ole rekisteritunnusta. Itse käyttökielto sisältyy nykyiseen lakiin eikä sitä ole tarkoitus muuttaa. Nykyisen vesiliikennelain 112§:n 1 momentin mukaan rekisteröitävän vesikulkuneuvon käyttö on kielletty ennen kuin se on merkitty rekisteriin ja lain 118§:n 2 momentin mukaan rekisteröitävän vesikulkuneuvon käyttö on kielletty, ellei sitä ole varustettu rekisteritunnuksella. Kielto käyttää vesikulkuneuvoa ilman rekisteröintitodistusta sisältyy 117 §:n 4 momenttiin ja kielto käyttää vesikulkuneuvoa ilman koetunnusta 119 §:n 3 momenttiin. Pykälän muutos selkeyttäisi ja kokoaisi yhteen rekisteröintiä koskevan rikkomussääntelyn elinkeinonharjoittajaa koskevaa rikkomusta lukuun ottamatta. Se merkitsisi myös sitä, että päällikölle ei voitaisi enää tuomita sakkoa rekisteröintitodistuksen tai koetunnuksen puutteesta vesikulkuneuvossa, jolloin kaikista rekisteröintirikkomuksista voitaisiin määrätä vain liikennevirhemaksu. Muutokselle on selvä yhteiskunnallinen tarve, koska nykyinen järjestelmä on ollut vaikeaselkoinen valvovien viranomaisten kannalta. Muutos on todennäköisesti myös omiaan lisäämään vastuullista veneiden vuokrausta. Rekisteröintirikkomusta koskevan pykälän muutos perustuisi siis lakiin ja sääntely olisi oikeasuhtaista, täsmällistä ja tarkkarajaista.

Viraston määräystenantovaltuudet ja lainsäädäntövallan siirtäminen (80 §)

Perustuslain 80 §:n 2 momentin mukaan muu viranomainen voidaan lailla valtuuttaa antamaan oikeussääntöjä määrätyistä asioista, jos siihen on sääntelyn kohteeseen liittyviä erityisiä syitä eikä sääntelyn asiallinen merkitys edellytä, että asiasta säädetään lailla tai asetuksella. Valtuuden tulee olla soveltamisalaltaan täsmällisesti rajattu. Lisäksi perustuslaista johtuu, että valtuuden kattamat asiat on määriteltävä tarkasti laissa.

Perustuslakivaliokunta on lausuntokäytännössään todennut perustuslain 80 §:n 2 momentin soveltamisesta, että asetuksenantovaltuuksiin verrattuna tällaiseen valtuuteen kohdistuu yleistä tarkkarajaisuusvaatimusta pidemmälle menevä vaatimus valtuuden kattamien asioiden määrittelemisestä tarkasti laissa. Valtuuden tulee lisäksi perustuslain nimenomaisen säännöksen mukaan olla soveltamisalaltaan täsmällisesti rajattu (PeVL 46/2001 vp, ja PeVL 16/2002 vp).

Perustuslakiuudistuksen yhteydessä tekninen ja vähäisiä yksityiskohtia koskeva sääntely, johon ei liity merkittävää harkintavallan käyttöä, on mainittu esimerkkinä viranomaisen norminantovallasta (HE 1/1998 vp, PeVL 16/2002 vp ja PeVL 19/2002 vp).

Esitysehdotukseen sisältyy useita tarkennuksia Liikenne- ja viestintäviraston valtuuteen antaa määräyksiä sekä joitain uusia Liikenne- ja viestintävirastolle osoitettuja määräysenantovaltuuksia, jotka kaikki on kuvattu kohdassa ”alemman asteinen sääntely”. Näissä valtuuksissa on kyse teknisluonteisista asioista, joihin tällä virastolla on asiantuntemus. Viraston toimiala huomioon ottaen on siksi olemassa perustuslaissa tarkoitettuja erityisiä syitä, joiden vuoksi virastolle ehdotetut määräystenantovaltuudet ovat sopusuhteissa perustuslain 80 §:n 2 momentin kanssa.

Soveltaminen Ahvenanmaalla

Lain soveltaminen Ahvenanmaan maakunnassa määräytyy Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991, jäljempänä itsehallintolaki) perusteella. Valtakunnan lakia sovelletaan myös maakunnassa, jos laissa säädetään asioista, jotka itsehallintolain mukaan kuuluvat valtakunnan lainsäädäntövallan piiriin. Vastaavasti valtakunnan lakia ei sovelleta maakunnassa, jos lainsäädäntövalta lailla säänneltävissä asiaryhmissä kuuluu maakunnalle. Itsehallintolain 18 §:n 21 kohdan mukaan veneliikennettä ja paikallisen meriliikenteen väyliä koskevat asiat kuuluvat maakunnan lainsäädäntövaltaan. Kauppamerenkulun ja kauppamerenkulun väylien sääntely kuuluu itsehallintolain 27 §:n 13 kohdan mukaan valtakunnan lainsäädäntövaltaan.

Itsehallintolain 27 §:n 13 kohdan perustelujen mukaan valtakunnan kauppamerenkulua koskevaan lainsäädäntövaltaan kuuluvat merenkulun laivaväen pätevyyskiä koskevat asiat. Esitetystä vesiliikennelain muutosta koskevassa laissa täsmennettäisiin kansainvälistä huviveneenkuljettajankirjaa koskevia vaatimuksia. Ehdotus liittyy huvialusten pätevyysvaatimuksiin ja pääosin vapaa-ajan liikkumiseen. Koska kyseinen pätevyys ei kuulu kauppamerenkulun laivaväkeä koskeviin pätevyyskiin, sen osalta lainsäädäntövalta kuuluu maakunnalle itsehallintolain 18 §:n 14 kohdan opetusta koskevana asiana.

Valtakunnan lainsäädäntövaltaan kuuluu kauppamerenkulun väylien väylänpito ja niillä noudatettava sääntely riippumatta vesikulkuneuvon käyttötarkoituksesta. Koska esitetyn lain merenkulun turvalaitteita ja liikennemerkkejä koskeva sääntely kohdistuu sekä huviveneilyyn että kauppamerenkulkuun, lain vesiväylien merkitsemistä ja vesiliikenteen ohjaamista koskeva sääntely kuuluu valtakunnan toimivaltaan.

Maakunnan lainsäädäntövaltaan kuuluu sen sijaan paikallisten, muiden kuin kauppamerenkulun väylien ylläpito ja näillä väylillä käytettävien turvalaitteiden ylläpito sekä kauppamerenkulun väylien ulkopuolisten väylien alueellisia kieltoja ja rajoituksia koskeva sääntely. Samoin maakunnan lainsäädäntövaltaan kuuluu myös paikallisten kanalien ja avattavien siltojen kautta kulkevan liikenteen erityinen sääntely.

Myös esitetyn lain veneiden rekisteröintiä ja tavallisten veneiden ja pienempien vesikulkuneuvojen varusteita ja teknisiä määräyksiä koskeva sääntely kuuluu maakunnan lainsäädäntövaltaan.

Ponsi

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

LAKIEHDOTUS

Laki**vesiliikennelain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan vesiliikennelain (782/2019) 7 §:n 6 kohta ja 106 §:n 6 momentti, muutetaan 7 §:n 4 ja 5 kohta, 9 §:n 2 ja 3 momentti, 11 §:n 2 momentti, 19 §:n 1 momentti, 33 §, 41 §, 47 §:n 1 momentti, 49 §, 51 §, 52 §, 54 §:n 2 momentti, 56 §:n otsikko ja 4 momentti, 90 §, 102 §:n 2, 3, 5 ja 6 momentti, 108 §:n 1 momentin 4 kohta ja 3 momentti, 109 §:n 1 momentti, 115 §:n 3 momentin 1 ja 3 kohta, 112 §:n 3 momentti, 120 §:n 1 momentin 3 kohta, 123 §:n 1 momentin 8 kohta, 124 § ja 125 §, sekä lisätään 57 §:ään uusi 2 momentti, lakiin uusi 106 a §, 108 §:n 1 momenttiin uusi 5 kohta, lakiin uusi 115 a § ja uusi 116 §, seuraavasti:

1 luku**Yleiset säännökset**

7 §

Päällikön yleinen vastuu

Vesikulkuneuvon päällikön on huolehdittava siitä, että:

-
- 4) vesikulkuneuvossa on käytettävissä asianmukaisia merikarttoja ja merenkulkujulkaisuja, jos aiottu matka edellyttää reittisuunnittelua matkan pituuden tai muun vastaavan syyn tai olosuhteen johdosta; ja
- 5) 108 §:ssä tarkoitettussa vesikulkuneuvossa olevilla henkilöillä on saman pykälän 1 momentin 1 kohdassa tarkoitettut kelluntavälineet puettuina sään, aallokon, vesikulkuneuvon kunnan tai muiden olosuhteiden niin edellyttäessä.

9 §

Kanavien ja avattavien siltojen käyttöpalvelut

Valtion kanavien ja avattavien siltojen käyttöpalvelujen järjestämisestä vastaa Väylävirasto. Puolustushallinnon omistuksessa tai hallinnassa olevien kanavien ja avattavien siltojen käyttöpalvelujen järjestämisestä vastaa kuitenkin Puolustushallinnon rakennuslaitos. Muiden kanavien ja avattavien siltojen käyttöpalvelujen järjestämisestä vastaa kanavan tai avattavan sillan omistaja. Kanavan ja avattavan sillan käyttöpalvelun järjestäjä voi tehdä yksityisen tai julkisen palveluntarjoajan kanssa sopimuksen, jolla palveluntarjoaja sitoutuu huolehtimaan kanavaliikenteen käyttöpalvelujen tuottamisesta tietyllä toimialueella.

Käyttöpalveluja on tarjottava tasapuolisesti kaikille vesikulkuneuvoille ottaen huomioon 33 §:n mukaan noudatettavat menettelyt. Käyttöpalvelujen tarjonnassa on noudatettava hyvän hallinnon vaatimuksia.

2 luku**Vesiliikenteen säännöt ja vesiliikenteen ohjaamisen periaatteet**

11 §

Vesiliikenteen sääntöjen noudattaminen ja vesiliikenteen ohjaaminen

Vesiliikennettä valvovalla henkilöllä tarkoitetaan poliisin, Rajavartiolaitoksen, Tullin tai Liikenne- ja viestintäviraston virkamiestä, jonka tehtäviin kuuluu vesiliikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden varmistaminen tai yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitäminen tai poliisilaisissa (872/2011), rajavartiolaissa (578/2005) tai tullilaisissa (304/2016) säädettyjen valvonta- ja ohjaamistehtävien hoitaminen. Vesiliikennettä ohjaavalla henkilöllä tarkoitetaan muuta henkilöä, jonka poliisi, Rajavartiolaitos, Tulli tai pelastusviranomainen on yksittäistapauksessa tai määrääjäksi määrännyt ohjaamaan liikennettä onnettomuuden, yleisötapahtuman, kilpailun tai muun vastaavan syyn vuoksi tai yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitämiseksi. Puolustusvoimien harjoitusten aikana sekä aluevalvonta- ja öljyntorjuntatehtävissä vesiliikenteen ohjaajana voi toimia myös Puolustusvoimien tehtävään määräämä sotilas. Metsähallituksen hallinnassa olevien valtion vesialueiden valvonnasta säädetään lisäksi Metsähallituksen erävalvonnasta annetussa laissa (1157/2005).

19 §

Vesikulkuneuvon matkan estäminen tai keskeyttäminen

Vesiliikennettä valvova henkilö saa estää tai keskeyttää vesikulkuneuvon matkan tai vesikulkuneuvolla kulkemisen, jos vesikulkuneuvo ei täytä 107 tai 108 §:n vaatimuksia tai 107 §:n 3 momentin tai 108 §:n 4 momentin nojalla annettuja määräyksiä tai jos matkan jatkamiseen liittyy ilmeinen onnettomuuden vaara, yleisen järjestyksen häiriintyminen tai ympäristöhaitan uhka tai jos liikenne on väliaikaisesti keskeytetty tai rajoitettu yleisen kulkuväylän tarpeellisten rakennustöiden, kilpailujen tai muun vastaavan syyn johdosta tai vesialueella on voimassa Liikenne- ja viestintäviraston päätös alueellisesta tai vesikulkuneuvotyyppejä koskevasta kiellosta tai rajoituksesta tai vesikulkuneuvon käyttö on kielletty tai sitä on rajoitettu sulkukanavalla 33 §:n 2 momentin mukaan. Vesikulkuneuvon päällikkö on tällöin velvollinen pysäyttämään vesikulkuneuvon.

33 §

Kanavilla ja avattavien siltojen kautta liikuttaessa noudatettavat menettelyt

Liikuttaessa vesikulkuneuvolla kanavilla tai avattavien siltojen kautta on noudatettava 5 §:ssä edellytettyä huolellisuutta ja varovaisuutta sekä niille saapumista, kulkujärjestystä ja sulutusta koskevia menettelyjä. Pelastustyöhön osallistuvalla vesikulkuneuvolla, sekä poliisin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen virkatehtävissä olevalla vesikulkuneuvolla on oikeus päästä ennen muita vesikulkuneuvoja kanavaan, jossa on sulkuportteja.

Kanavilla ja avattavien siltojen kohdalla uiminen on kielletty. Sulkukanaville pääsy voidaan kieltää tai sitä voidaan rajoittaa tietyllä vesikulkuneuvotyypillä liikuttaessa, jos kanavaa ei voi pitää kyseisen vesikulkuneuvotyypin päällikölle, siinä kuljetettavalle henkilölle tai vesikulkuneuvolle riittävän turvallisen ottaen huomioon kanavan iän ja rakenteen sekä sillä käytettävät portit.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä kanaville ja avattaville silloille saapumisesta ja niillä noudatettavista menettelyistä sekä suluttamista koskevasta, muusta kuin 1 momentissa tarkoitettua saapumisjärjestyksestä.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä myös vesikulkuneuvojen ja niiden varusteiden käyttöä koskevista vaatimuksista sekä 2 momentissa tarkoitetuista vesikulkuneuvotyypeistä niillä sulkukanavilla, joilla vesikulkuneuvotyypin käyttökieltoa tai rajoitusta on noudatettava.

3 luku

Vesillä liikkumista koskevat erityiset pätevyysvaatimukset

41 §

Huvialuksen päällikön pätevyysvaatimukset ja kansainvälinen huviveneenkuljettajankirja

Huvialuksen päällikön on oltava täyttänyt 18 vuotta ja hänellä on oltava kansainvälinen huviveneenkuljettajankirja.

Kansainvälisen huviveneenkuljettajankirjan saamisen edellytyksenä on: 1) vähintään 16 vuoden ikä; 2) vähintään voimassa oleva ajokorttilain (386/2011) mukainen ryhmän 1 ajokortti tai vähintään ryhmän 1 ajoterveysvaatimusten täyttämisen osoittaminen ajokorttilain mukaisesti;

3) Yhdistyneiden kansakuntien Euroopan talouskomission sisävesiliikennetyöryhmän päätöslauselmassa nro 40 asetettujen tutkintovaatimusten täyttäminen päätöslauselmassa ja sen liitteissä mainituille vesialueille ja vesikulkuneuvotyypeille. Vesialueet jaetaan päätöslauselman mukaisesti sisävesialueisiin ja rannikkovesialueisiin. Vesikulkuneuvotyypit jaetaan käyttövoiman mukaan moottori- käyttöisiin ja purjekäyttöisiin.

Huviveneenkuljettajankirjaa hakevan on osoitettava täyttävänsä 2 momentin 3 kohdassa tarkoitettut tutkintovaatimukset:

1) veneilyn teorian osaamisesta annetulla todistuksella, jonka on myöntänyt liikenteen palveluista annetun lain II osan 12 luvussa tarkoitettu, hyväksytty merenkulun koulutuksen järjestäjä tai sellainen veneilykoulutuksen järjestäjä, joka seuraa koulutustoimintaansa ja todistuksenantoon laatujärjestelmän avulla ja jonka koulutustoimintaa sekä todistuksenantoa koskeva laatujärjestelmä on ulkoisesti arvioitu joko Liikenne- ja viestintäviraston toimesta tai viraston hyväksymällä tavalla enintään viisi vuotta ennen todistuksen päiväystä;

2) Liikenne- ja viestintäviraston järjestämällä kokeella; ja

3) tämän momentin 1 kohdassa tarkoitettujen veneilykoulutuksen järjestäjän tai merenkulun koulutuksen järjestäjän antamalla todistuksella käytännön veneilyosaamisesta tai liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 102 §:n tarkoittamalla vuokraveneen kuljettajankirjalla tai muulla luotettavalla tavalla.

Kansainvälisen huviveneenkuljettajankirjan saamisen edellytykset moottorikäyttöiselle vesikulkuneuvolle rannikkovesille voi täyttää myös liikenteen palveluista annetun lain 99 §:ssä tarkoitettulla voimassa olevalla lasti- tai matkustaja-aluksen kuljettajankirjalla tai muulla ylemmällä, ammattimaiseen merenkulkuun tarkoitettulla voimassa olevalla kansipäällystön pätevyyskirjalla.

Kansainvälinen huviveneenkuljettajankirja on pidettävä alkuperäisenä huvialuksen kulussa mukana.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä 2 momentin 3 kohdassa tarkoitettujen tutkintovaatimusten täyttämistä sekä 3 momentissa tarkoitettua laatujärjestelmän arvioimisesta ja Liikenne- ja viestintäviraston kokeen järjestämisestä.

4 luku

Vesiväylien merkitseminen ja vesiliikenteen ohjaaminen

47 §

Merenkulun turvalaitteet

Merenkulun turvalaite on kulkuväylän merkitsemistä tai muuten vesiliikenteen ohjaamista ja turvaamista varten vesialueelle tai rannalle sijoitettu fyysinen rakenne tai laite; virtuaalisesti esitetty tieto turvalaitteesta tai näiden yhdistelmä.

49 §

Yleisen kulkuväylän vahvistaminen sekä turvalaitteen asettaminen ja poistaminen

Sen lisäksi, mitä yleisen kulkuväylän määräämisestä säädetään vesilain 10 luvun 2–4 §:ssä sekä turvalaitteen asettamisesta 5 §:ssä, on väylän vahvistamiseen ja turvalaitteen asettamiseen haettava lupaa Liikenne- ja viestintävirastolta. Hakemus on hyväksyttävä, jos väylä ja turvalaitteet ovat taroituksenmukaisia eivätkä vaaranna liikenneturvallisuutta ja niitä koskevat tiedot ovat riittäviä. Päätöksessä on määrättävä ehdot väylän ja turvalaitteiden rakentamisesta, asettamisesta ja kunnossapidosta. Hakijan on toimitettava tiedot väylästä ja turvalaitteista ja niiden sijainnista ja valmistumisesta Liikenne- ja viestintävirastoon tietojärjestelmiin tallentamista ja merikarttoihin merkitsemistä varten.

Edellä 1 momentissa tarkoitettua turvalaitetta ei saa muuttaa eikä poistaa ilman Liikenne- ja viestintäviraston lupaa.

Jos 1 momentin mukaisessa päätöksessä tarkoitettu turvalaite on puutteellinen tai harhaanjohtava, on Liikenne- ja viestintäviraston kehotettava ylläpitovelvollista määrääjässä korjaamaan laite. Jos laitetta ei kehotuksesta huolimatta korjata, voi Liikenne- ja viestintävirasto korjata laitteen ylläpitovelvollisen kustannuksella.

Yksityisen kulkuväylän merkitsemisessä ei saa käyttää 47 §:ssä tarkoitettuja merenkulun turvalaitteita.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä 1 momentissa tarkoitettujen toimitettavien tietojen sisällöstä ja välittämistavasta

51 §

Turvalaitteeseen kiinnittyminen

Vesikulkuneuvon, pyydyksen tai muun turvalaitteen toimintaa vaarantavan esineen kiinnittäminen 47 §:ssä tarkoitettuun merenkulun turvalaitteeseen on kielletty.

52 §

Toimimaton turvalaite

Jos 47 §:ssä tarkoitettu merenkulun turvalaite ei toimi ilmoitetulla tavalla tai jos jokin sellainen laite on kadonnut, vahingoittunut, siirtynyt paikaltaan tai on jostain muusta syystä erehdyttävä, on jokaisen asiantilan havainneen henkilön ilmoitettava siitä Liikenne- ja viestintävirastolle.

54 §

Vesiliikennemerkkin ja valo-opasteen asettaminen

Vesiliikennemerkkin ja valo-opasteen sijoittamisesta yleiselle kulkuväylälle vastaa väylänpitäjä ja yleisen kulkuväylän ulkopuolisille alueille kunta. Lauttaväylän risteämän merkitsemisestä ja lauttaväylälle asetettavien valo-opasteiden asettamisesta vastaa toimivaltainen elinkeino-, liikenne - ja ympäristökeskus. Rajoitetun alikulkukorkeusmerkin, ilmajohtomerkin sekä kaapeli- ja johtotaulun sekä niiden suuntamerkkien sijoittamisesta vastaa alikulkukorkeutta rajoittavan rakenteen, ilmajohtoon, kaapelin tai putkijohdon omistaja.

56 §

Vesiliikennemerkkien ja valo-opasteiden sijoittaminen ja ulkoasu

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä vesiliikennemerkkien ja valo-opasteiden sijoituksesta, väreistä, rakenteesta ja mitoituksesta. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä myös valo-opasteiden käytöstä kapeikoissa, jyrkissä kaarteissa, maantielauttapaikeilla, jäätien ja väylän risteyksissä ja satama-alueilla sekä valo-opasteiden opasteyhdistelmien käytöstä.

57 §

Vesiliikennemerkkien vaikutusalue

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä vesiliikennemerkkien vaikutusalueen merkitsemisestä.

90 §

Ilmajohto

Ilmajohtomerkillä osoitetaan ilmajohto, joka ylittää vesialueen. Merkki voidaan sijoittaa kulkusuuntaan nähden joko oikeanpuoleiselle rannalle tai vesialueen molemmille puolille rantaa kohdalle, jossa johtolinja ylittää vesialueen. Merkissä on ylhäältä alas iskevää salamaa esittävä kuvio (kuva 27). Merkkiä käytetään yhdessä rajoitettu alikulkukorkeus -merkin kanssa, joka on ylimpänä. Jos useita ilmajohtoja on lähekkäin, merkitään äärimmäiset johdot rajoitettu alikulkukorkeus- ja ilmajohto-merkkien yhdistelmällä ja lisäksi mahdollisella apukilvellä. Tässä tapauksessa rajoitettu alikulkukorkeus -merkki osoittaa alimman ilmajohtoon mukaisen turvallisen alifuskorkeuden. Ilmajohtoon kiinnitetyn rajoitettu alikulkukorkeus -merkin yhteydessä ei käytetä ilmajohtomerkkiä.

5 luku

Kiellot ja rajoitukset sekä luvat kilpailuihin ja harjoituksiin

102 §

Kielto- ja rajoitusasioiden käsittely

Ennen kiellon tai rajoituksen määräämistä on kuultava kuntaa, jonka aluetta kiello tai rajoitus koskee, sekä varattava niille viranomaisille, yhteisöille ja vesialueen omistajille sekä muille, joita asia koskee, tilaisuus tulla kuulluksi. Liikenne- ja viestintäviraston on annettava esitys tiedoksi julkisella kuulutuksella siten kuin hallintolain (434/2003) julkisia kuulutuksia koskevassa 62 a §:ssä on säädetty.

Muistutus esityksen johdosta on toimitettava Liikenne- ja viestintävirastolle 14 päivän kuluessa tiedoksisaannista.

Liikenne- ja viestintäviraston on annettava päätös tiedoksi noudattamalla, mitä 2 momentissa esityksestä kuulemisesta säädetään.

Liikenne- ja viestintäviraston on annettava päätös tiedoksi esityksen tekijälle, asianomaiselle kunnalle ja asianomaisille valvontaviranomaisille hyvissä ajoin ennen kiellon tai rajoituksen voimaantuloa.

106 §

Lupa kilpailuihin, harjoituksiin ja muihin tapahtumiin

Moottorikäyttöisellä vesikulkuneuvolla suoritettavien kilpailujen, harjoitusten tai muiden tapahtumien toistuvaan tai pysyvään järjestämiseen samalla vesialueella on haettava, sen lisäksi, mitä luvanvaraisuudesta säädetään muualla laissa, kunnan ympäristönsuojeluviranomaisen lupa. Lupaa ei kuitenkaan tarvita tätä tarkoitusta varten asemakaavassa varatulle alueelle eikä alueelle, jolle on annettu ympäristönsuojelulaissa (527/2014) tarkoitettu ympäristölupa.

Lupa on haettava myös yksittäisen tapahtuman järjestämiseen, jos tapahtumasta on odotettavissa merkityksellisiä ympäristöhaittoja. Kunta saa periä maksun 1 momentissa ja tässä momentissa tarkoitetuista luvista. Kunnan perimä maksu saa vastata enintään suoritteiden tuottamisesta kunnalle aiheutuvia kokonaiskustannuksia. Maksun perusteista määrätään tarkemmin kunnan hyväksymässä taksassa.

Luvan usean kunnan alueella pidettävään tapahtumaan antaa toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus. Usean keskuksen alueella pidettävään tapahtumaan myöntää luvan se toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, jonka toimialueella tapahtuma pääosin pidetään.

Tässä pykälässä tarkoitettun luvan myöntämisen edellytyksenä on, että tapahtuma täyttää riittävät turvallisuuden vaatimukset ja ettei toiminnasta aiheudu kohtuutonta haittaa luonnolle tai muulle ympäristölle, kalastukselle, yleiselle luonnon virkistyskäytölle eikä muulle yleiselle edulle. Lupa voidaan myöntää vain, jos vesialueen omistaja on antanut siihen suostumuksensa. Jos vesialue on yhteinen, suostumuksesta päätetään yhteisalueain (758/1989) mukaisesti.

Lupaa ei kuitenkaan tarvita pelastus- tai meripelastustoimen harjoituksiin, vesiliikennettä valvovien viranomaisten harjoituksiin eikä Puolustusvoimien harjoituksiin.

106 a §

Vesiliikenteen rajoittaminen ja lyhytaikaiset poikkeukset rajoituksista kilpailujen, harjoitusten tai muiden tapahtumien vuoksi

Liikenne- ja viestintävirasto voi päättää, että vesiliikenne keskeytetään tai vesiliikennettä rajoitetaan väliaikaisesti sellaisella vesialueella tai sellaisen vesialueen välittömässä läheisyydessä, jolla järjestetään tai on tarkoitus järjestää 106 §:ssä tarkoitettu kilpailu, harjoitus tai tapahtuma tai muu vesialueella järjestettävä tapahtuma, jos keskeytys tai rajoitus on tarpeen tapahtumaan osallistuvien henkilöiden, sitä järjestävien henkilöiden, sellaisen tapahtuman yleisön tai muiden vesilläliikkujien turvallisuuden varmistamiseksi.

Jos 106 §:n mukainen luvanvarainen tapahtuma tai muu vesialueella järjestettävä tapahtuma edellyttää lyhytaikaista poikkeusta 101 §:ssä tarkoitettusta kiellosta tai rajoituksesta tapahtuman ajaksi, on

lupaa poikkeukseen haettava liikenne- ja viestintävirastolta. Lupa voidaan myöntää, jos poikkeus ei aiheuta vaaraa tapahtumaan osallistuvien henkilöiden, sitä järjestävien henkilöiden, sellaisen tapahtuman yleisön tai muiden vesilläliikkujien turvallisuudelle.

6 luku

Vesikulkuneuvoja ja niiden varusteita koskevat vaatimukset

108 §

Vesikulkuneuvon varusteet

Liikkeellä olevassa moottorilla tai rungoltaan yli viiden metrin pituisessa purjeella varustetussa vesikulkuneuvossa on oltava seuraavat käyttökuntoiset varusteet:

5) meri-VHF-radiopuhelin, jos vesikulkuneuvo on huvialus ja se liikennöi alueella, jossa tarjotaan alusliikennepalvelulain (623/2005) mukaista alusliikennepalvelua.

Valoista ja nestekaasulaitteista säädetään erikseen. Liikenne- ja viestintävirasto voi hyväksyä vesikulkuneuvoissa käytettävät merkkilyhdyt ja peruuttaa jo annetun hyväksynnän, jos merkkilyhdyt eivät vastaa säädettyjä vaatimuksia.

109 §

Poikkeukset vesikulkuneuvoja ja niiden varusteita koskevista vaatimuksista

Liikenne- ja viestintävirasto voi erityisestä syystä yksittäistapauksessa myöntää poikkeuksia vesikulkuneuvon rakennetta, moottoria, varusteita ja tarvikkeita koskevista säännöksistä ja määräyksistä, jos tästä ei aiheudu vaaraa vesiliikenteen tai henkilöiden turvallisuudelle tai ympäristölle ja jos säännösten tai määräysten soveltaminen olisi ilmeisen tarkoituksetonta tai kohtuuttoman hankalaa. Liikenne- ja viestintävirasto voi erityisestä syystä, omasta aloitteestaan tai hakemuksesta, myöntää vesikulkuneuvon varusteita ja tarvikkeita koskevia poikkeuksia myös tietyn urheiluun tai vapaa-ajan viettoon tarkoitetun vesikulkuneuvotyypin osalta, jos tästä ei aiheudu vaaraa vesiliikenteen tai henkilöiden turvallisuudelle tai ympäristölle ja jos säännösten tai määräysten soveltaminen olisi ilmeisen tarkoituksetonta tai kohtuuttoman hankalaa.

7 luku

Vesikulkuneuvojen rekisteröinti

112 §

Rekisteröitävän vesikulkuneuvon käyttäminen

Rekisteröitävää vesikulkuneuvoa, joka tuodaan siirtopurjehduksena ulkomailta Suomeen, ei tarvitse rekisteröidä ennen Suomeen tuomista. Tällöin vesikulkuneuvo on kuitenkin rekisteröitävä seitsemän päivän kuluessa Suomeen tuonnista.

115 §

Muutosrekisteröinti

Muutosrekisteröinnin edellytyksenä on, että Liikenne- ja viestintävirastolle esitetään selvitys muutoksista, jotka koskevat:

1) vesikulkuneuvon tai sen moottorin omistajaa tai haltijaa;

3) vesikulkuneuvon tai sen moottorin vaatimustenmukaisuutta;

115 a §

Luovutusilmoitus

Vesikulkuneuvon edellinen omistaja voi ilmoittaa vesikulkuneuvon uuden omistajan merkittäväksi rekisteriin luovutuksensaajana. Edellisen omistajan on silloin ilmoitettava myös vesikulkuneuvon luovutuspäivä.

Vesikulkuneuvon edellinen haltija voi ilmoittaa hallintansa päättymisen ja päättymispäivän merkittäväksi rekisteriin.

Jos vesikulkuneuvon edellinen omistaja on luovuttanut vesikulkuneuvon tuntemattomalle, Liikenne- ja viestintävirasto voi edellisen omistajan ilmoituksesta, saatuaan luovutuksesta luotettavan selvityksen, tehdä rekisteriin merkinnän vesikulkuneuvon luovuttamisesta tuntemattomalle. Vesikulkuneuvon luovuttamisen ajankohtana pidetään sitä päivää, jolloin Liikenne- ja viestintävirasto on saanut ilmoituksen ja luotettavaksi katsomansa selvityksen luovutuksesta.

116 a §

Rekisteri-ilmoituksen tekeminen

Liikenne ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä 114 §:n 1 momentissa ja 115 §:n 2 momentissa tarkoitetun rekisteri-ilmoituksen sekä 115 a §:n 1 momentissa ja 116 §:n 1 momentissa tarkoitetun ilmoituksen tekotavasta.

8 luku**Vesiliikenne rikokset ja vesiliikenne rikkomukset**

120 §

Vesiliikenne rikokset

Joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo

3) 7 §:n säännöksiä päällikön yleisestä vastuusta lukuun ottamatta 7 §:n 3 kohdassa mainittuja muita varusteita kuin 108 §:n 1 momentin 1 kohdassa vaadittuja pelastusliivejä, kelluntapukinetta tai pelastuspukua taikka 7 §:n 4 kohdassa mainittuja vaatimuksia asianmukaisista merikartoista ja menenkulkujulkaisuista,

on tuomittava, jollei teosta muualla laissa ole säädetty ankarampaa rangaistusta, *vesiliikenne rikoksesta* sakkoon.

123 §

Vesikulkuneuvon päällikön yleiset rikkomukset

Vesikulkuneuvon päällikölle määrätään 70 euron liikennevirhemaksu, jos hän jättää tahallaan tai huolimattomuudesta noudattamatta:

8) 34, 36 ja 37 §:ssä tarkoitettuja kanavilla ja avattavien siltojen kautta liikuttaessa noudatettavia purjeveneen käyttöä koskevia velvoitteita, tupakointikieltoa, avotulen käsittelykieltoa tai vesikulkuneuvon tiedoista ilmoittamista.

124 §

Nopeusrajoituksen rikkominen vesikulkuneuvolla

Nopeusrajoituksen rikkomisesta vesikulkuneuvolla määrätään 120 euron liikennevirhemaksu sille, joka tahallisesti tai huolimattomuudesta ylittää suurimman sallitun vesiliikennemerkillä osoitetun tai vesikulkuneuvokohtaisen nopeuden, jos nopeuden ylitys on korkeintaan suurimman sallitun nopeuden määrä.

125 §

Rekisteröintirikkomukset

Sille, joka tahallaan tai huolimattomuudesta käyttää tai antaa käyttää vesikulkuneuvoa 112 §:n vastaisesti ennen kuin se on merkitty rekisteriin tai 118 §:n vastaisesti siten, ettei sitä ole varustettu rekisteritunnuksella tai laiminlyö 117 §:ssä tarkoitetun velvollisuuden pitää rekisteröintitodistusta vesikulkuneuvossa sitä käytettäessä määrätään 70 euron liikennevirhemaksu.

Vesikulkuneuvon omistajalle määrätään 70 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta jättää tekemättä 114 §:ssä säädetyn ensirekisteröintiä koskevan rekisteri-ilmoituksen ennen vesikulkuneuvon käyttöönottoa tai 116 §:ssä tarkoitetun lopullista poistoa koskevan rekisteri-ilmoituksen.

Vesikulkuneuvon omistajalle tai haltijalle määrätään 70 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan jättää tekemättä määräajassa 115 §:ssä säädetyn muutosrekisteröinnin.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Helsingissä x.x.20xx

Pääministeri

Sanna Marin

liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka

LIITE

1. Rinnakkaisteksti