

Purjehduksenopettajat PORY ry

Lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi vesiliikennelainsäädännöstä

1.) Yleistä

On erinomainen uudistus, että hajallaan eri säädöksissä olevaa lainsäädäntöä saadaan samaan lakiin. Monessa kohdassa kuitenkin vaaditaan perehtymistä lain perusteluteksteihin lain tulkinnan ymmärtämiseksi, esimerkiksi huvialuksen päällikkyuden määrittely on hyvä, mutta sen sisältö aukeaa vain yksityiskohtaisissa perusteluissa. Samoin vasta perustelut sisältävät olennaisen informaation lain tulkinnalle, mikä on joskus puute, jos tulkitsee vain lakia.

Luonnoksesta tulee tunnelma, että lakiesitystä on kirjoitettu liiketoiminta edellä ja korostaa vaikutuksia liiketoimintaan ja julkiseen talouteen ja turvallisuusnäkökohdat jäävät pienelle huomiolle. Kuitenkin vesiliikenneonnettomuuksista noin 95 % (kuolemaan johtavista jopa 100 %) tapahtuu huviveneilyssä. Tästä huolimatta huviveneilyn vaatimuksia ja valvontaa kevennetään. Sama koskee huviveneilyssä sallittua alkoholin käyttöä ja sen promilleraja, sillä jopa 80 % hukkumistilanteista liittyy alkoholi. Veneilyturvallisuuden lisäämiseksi huviveneilyn promillerajat pitäisi olla pienemmät.

Lain merkittävimmät muutokset liittyvät vuokraveneisiin ja niiden määritelmiin sekä päällikkyteen ja sen määrittelyyn sekä näin ollen mahdolliseen Merilain soveltamiseen. Näistä esitämme laajempaa pohdintaa omien otsikoiden alla. Tarkastelemme asiaa lähinnä purjehduskoulutuksen näkökulmasta, jonka toimintaedellytyksillä on merkittävä rooli lain turvallisuustavoitteisiin.

2.) Vuokravenetoiminnan määrittely ja

Luonnoksessa vesiliikennelaiksi lain soveltamisalaksi on kirjattu vesikulkuneuvot täsmennyksineen sekä kauppa-aluksiin niiltä osin kuin sääntely ei ole meriliikennelaissa. Kauppa-merenkuluksi on määritelty ansaintatarkoituksessa suoritettavaa toimintaa, kuten lastin ja matkustajien kuljettamista. Toisessa pykälässä määritellään, että merilaki tulee sovellettavaksi myös, mikäli vesikulkuneuvoa käytetään pääasiallisesti vuokraveneenä tulonhankkimistarkoituksessa korvausta vastaan, mutta vuokraveneeksi käsitettäisiin vain miehittämättömänä huvikäyttöön tarjottu vuokravene. Pykälän nähdään selkiyttävän rajanvetoa huviveneilyn ja ammattimaisen merenkulun välille.

Pykälän terminologia yhdessä vuokravene määrittelyn kanssa saattaa kuitenkin aiheuttaa myös haasteita rajanvetoon ja ristiriitoja toiminnalle, sillä huviveneilyn ja ammattimaisen merenkulun väliin mahtuu paljon monipuolista veneilyä.

Esityksen mukaisesti olisi siis sallittua hankkia vanhakin vene ja antaa se ammattimaisesti toimivalle välityслиikkeelle vuokralle koko kesäksi tulonhankkimistarkoituksessa. Mikäli veneen käyttötarkoitus olisi vapaa-ajankäyttö vuokravenesääntelyä ei noudatettaisiin, vaan kuka tahansa voisi näin ollen vuokrata millaisen veneen tahansa käyttöönsä ja turvallisuusvaatimuksien täytyminen jäisi vuokralleantajien ja vuokralleottajien keskinäiselle vastuulle. Kuudennen pykälän neljännessä momentissa ilmeisesti pyritään määrittelemään luovuttajan vastuuta merikelpoisuudesta kuluttajaturvallisuuden näkökulmasta, mutta puhuttaessa jakamistaloudesta kuluttajalta kuluttajalle välittäjän kautta kuka silloin on vastuussa vesikulkuneuvon turvallisuudesta ja oikein määritellyistä purjehdusalueista ja olosuhteista.

Toisaalta kuinka määritellään pääasiallinen, ammattimainen ja satunnainen käyttö vuokraveneenä. Esimerkiksi pelkkä purjehduskouluttaminen ei Suomessa ole monellekaan pääasiallista, vaikkakin on ammattimaista ja veneen koulutus- ja vapaa-ajankäytön suhde voi vaihdella, samoin kouluttajan veneilyyn liittyvät työpäivät. Samoin määrittelyissä tulee riskiä, määritelläänkö ammattimaisuutta ja pääasiallisuutta veneen vai kouluttajan näkökulmasta. Esimerkiksi jos useampi kouluttaja kouluttaa yhdellä veneellä toiminta voi

veneeseen näkökulmasta muodostua pääasialliseksi mutta kouluttajan näkökulmasta ei. Kouluttajan näkökulmasta taas voi tulla tilanne, että kouluttaessaan yhteiskäyttö tai omalla pääasiallisella veneellä toiminta katsotaan pääasialliseksi mutta saman henkilön kouluttaessa toiselle vähemmän koulutuskäytössä olevalla veneellä toiminta ei olisikaan ammatti- maista. Näin ollen tilanteesta riippuen samaan henkilöön ja jopa samaan veneeseen voitaisiin noudattaa eri lainsäädäntöä.

3.) Turvallisuuden lisääminen lain tavoitteena

Lain päätavoitteiksi on mainittu lainsäädännön yksinkertaistaminen, säätelyn purkaminen ja turvallisuuden lisääminen.

Lain perusteluissa on viitattu useisiin eri tutkimuksiin, joissa on mm. todettu, että harrastuksien määrä kasvaa ja pirstaloituu, jolloin kuhunkin harrastukseen käytetään vähemmän aikaa ja että myös veneilyyn käytettävä aika vähenee ja että veneilytapaturmien määrä on pienentynyt. Näiden tutkimuksien tukemana todetaan, että suuria turvallisuuspuutteita ei ole vaan että turvallisuuskulttuuri kehittyy hyvään suuntaan. Viitattaessa kyseisiin tutkimustuloksiin erillisinä, pitäisi myös pohtia paitsi erillisten tutkimuksien linkejä toisiinsa ja myös säätilan vaikutusta vesillä vietettyyn aikaan ja tapaturmiin. Jos kesän sää on huono, harrastetaan paljon muutakin ja vesillä vietetään vähemmän aikaa, jolloin on toki luonnollista, että tapaturmien määrä vähenee veneilyn vähentyessä, mikä ei vielä kerro turvallisuuskulttuurin parantumisesta. Tästä olemme ehkä saamassa esimerkin kesältä 2018 jolloin ilma on hellinyt veneilijöitä ja satamissa on ollut ruuhkaa ja ilmeisesti myöskin pelastustehtäviä on ollut merkittävästi enemmän kuin aiempina vuosina.

Luonnoksen mukainen toimintatapa helpottaisi merkittävästi veneiden vuokraamista ilman takuita veneen merikelpoisuudesta ja turvavälineistä tai veneen päällikön turvallisuus ja merenkulun osaamisesta. Mielestämme tällaisessa tilanteessa olisi erityisen tärkeää turvata hyvät ja joustavat matalan kynnyksen edellytykset myös veneilykoulutuksen järjestämiseen veneilijöiden veneily- ja turvallisuusosaamisen kasvattamiseksi.

Hämmentyneinä pohdimme, miksi meidän kouluttajien purjeveneet ovat asiakkaalle turvallisempia ja sopivampia vuokrattavaksi ilman veneen tuntevaa kokenutta kipparia ja purjehduskouluttajaa asiakkaan omalle vastuulle kuin että samalla veneellä purjehdittaisiin kouluttajan opastuksella.

Vuokraustoiminnan helpottamisella halutaan lisätä yhdenvertaisuutta, jotta kaikilla olisi mahdollisuus päästä vesille ilman oman veneen omistamista lisääntyvät vuokraustoiminnan vaikutuksia osaamiseen ja veneilyturvallisuuteen ei ole selvitetty.

Esityksessä määritellään ansiokkaasti kelluntapukineiden käytöstä, mutta esitetyt varustevaatimukset muilta osin ovat varsin keveitä erityisesti sääntelyn ulkopuolelle jäävien miehittämättömien vuokraveneiden osalta. Perusteluissa mainittiin, että tärkeämpää kuin varautua hätätilanteeseen olisi estää hätätilanteen syntyminen, mikä ei tule esiin lakitekstissä.

4.) Tasa-arvoisen ympäristön luominen lain tavoitteena

Miehittämättömän veneen vuokrauksessa ei oteta kantaa ammattimaisuuteen, ansaintatarkoitukseen ja pääasiallisuuteen, mutta miehitettynä vuokrattaessa sillä on merkitystä, mikä aiheuttaa paitsi haasteita määrittelyille myös tasapuolisuudelle. Esimerkiksi purjehduskoulutuksessa käytettävän veneen määrittelemisen vuokraveneeksi on ristiriidassa lain asettaman tasa-arvoisen ympäristön luomisessa yritystoiminnalle ja heikentää mahdollisuuksia purjehduskoulutuksen aloittamiselle / lisäämiselle soveltuvien veneiden korkean hinnan vuoksi.

Mikäli yritystoimintana tehtävä veneilykoulutus halutaan ehdottomasti pitää vuokravene-sääntelyn piirissä vuokravene-katsastuksen vaatimasta CE-merkintä vaatimuksesta luopumista tulisi mielestämme harkita, sillä CE-merkintävaatimukselle miehitettynä

vuokrattavassa vuokraveneessä ei ole perusteluja varsinkaan, jos sitä ei vaadita miehittämättömänä vuokrattavassa veneessä.

5.) Merilaki

Valtaosa purjehduskoulutuksessa työskentelevistä tekee työtä osa-aikaisesti ja yrittäjät ovat usein yksinyrittäjiä, joilla ei ole palkattuja työntekijöitä. Toiminta on siis varsin pienimuotoista. Mikäli Merilaki tulee sovellettavaksi osassa purjehduskoulutustoimintaa, tekee se toiminnasta monilta osin liian byrokraattista, monimutkaista ja kallista mikroyrittäjille. Tämä taas on vastoin Vesiliikennelain ja hallituksen tavoitteita.

6.) Päällikkö ja päällikön vastuu

Täsmennykset ja kirjaukset päällikön vastuusta ja tarpeellisista varusteista on lähtökohtaisesti oikeansuuntaisia ja selkeyttäviä. Lakiesitys tarjoaa kuitenkin mahdollisuuden, ettei päällikkyys olisi selvillä veneen ollessa kulussa, mikä voi aiheuttaa vaaratilanteita, ellei päällikkyyttä ole selkeästi määritelty. Millaisessa tilanteessa päällikkönä voisi toimia joku joka ei ole veneessä vai onko tällä varauduttu johonkin tulevaan? Kuinka vuokravenetoiminnassa eritellään päällikön vastuun, vuokralleottajan vastuu, vuokralleantajan vastuun ja välittäjän vastuu. Lakiesityksessä puhutaan luovuttajan olevan viime kädessä vastuussa vesikuluneuvon turvallisuudesta sekä riittävästä opastuksesta käyttäjälle, mutta tuleeko luovuttaja määriteltäväksi toimijoiden keskinäisissä sopimuksissa.

7.) Huviveneen päällikkyysvaatimukset

Pykälässä huvivenekuljettajakirjan tutkintovaatimuksista mainitaan veneilyn teoria- ja käytännönsaamisen näyttämisen osoittamiseksi soveltuvan veneilyjärjestön tai merenkulualan oppilaitoksen kirjoittama todistus. Onko siis tarkoitus sulkea yritysten tekemä

koulutus kokonaan ulkopuolelle kansainvälisen huvivenekuljettajakirjan hyväksytyistä to-
distuksista?

Purjehduksenopettajat PORY ry

Katri Salonen

Hallituksen puheenjohtaja