

01.06.2017

POL-2017-10827

Liikenne- ja viestintäministeriö
kirjaamo@lvm.fi

Liikenne- ja viestintäministeriön lausuntopyyntö LVM/1832/03/2016, 8.5.2017

Poliisihallituksen lausunto vesiliikennelain kokonaisuudistusta koskevasta arviomuistioista

Lausuntopyynnössä toivotaan erityisesti ottamaan kantaa arviomuistion lopussa oleviin tarkentaviin kysymyksiin. Niiden osalta Poliisihallitus vastaa seuraavasti.

1. Miten hanke tulisi rajata? Hankkeen on ajateltu kattavan vesillä liikkujan käyttäytymistä koskevan sääntelyn eikä esimerkiksi veneiden valmistajia koskevaa sääntelyä. Onko tämä rajaus hyvä?

Hankkeen rajaaminen käsittämään lähinnä vesillä liikkujan käyttäytymistä koskevan sääntelyn on kannatettavaa. Painottuminen vesillä liikkumiseen ja vesiliikenteen turvallisuuteen on tärkeää. Sääntelyn pääkohderyhmän tulisi olla huviveneilijät.

2. Tulisiko laissa määritellä tarkemmin vesikulkuneuvo, jota sääntely koskee, ja jos tulisi, millainen määritelmä olisi hyvä?

Vesikulkuneuvon määrittelemineen on tärkeää muun muassa valvonnan kannalta arvioituna. Määritelmäpykälässä voidaan tarvittaessa erikseen mainita sellaisia liikkumisvälineitä, joita laki ei koskisi.

3. Miten veneiden nykyistä varustetasoa koskevia säännöksiä pitäisi ajanmukaistaa?

Eräs yleinen lähtökohta varusteisiin liittyen on se, että niiden tulisi olla toimivia ja käyttökelpoisia niissä tilanteissa/kulkuvesissä, joissa liikutaan. Esimerkiksi jossain vesistöissä 10 metrin ankkuriköysi on riittävän pitkä ja jossain toisaalla köyden on oltava huomattavasti pidempi.

Arviomuistion sivulla 30 on tuotu hyvin esiin pelastusliivien käyttöön liittyviä näkökulmia. Perusvaatimuksen tulisi olla ainakin se, että pelastusliivien on oltava helposti saatavilla (esteettömästi, välittömästi käyttöön otettavissa) ja nopeasti päälle puettavissa. Erikseen on syytä harkita, pelastusliivejä koskevan sääntelyn ulottamista koskemaan myös pienempiä veneitä. Tällöin voitaisiin hyvin todennäköisesti lisätä merkittävästi suurimman riskiryhmän turvallisuutta.

4. Riittääkö mielestäsi nykyinen informaatio-ohjaus (kampanjat) ja vapaaehtoisjärjestöjen itsesääntely (esim. venekerhojen katsastukset)? Pitäisikö ohjausta ja itsesääntelyä lisätä vai

tarvittasiinko myös järeämpiä keinoja (esim. veneilyajokortti tai virallinen katsastus) veneturvallisuuden lisäämiseksi?

Itsesääntely ja esimerkiksi venekerhojen katsastukset lisäävät epäilemättä veneilyn turvallisuutta. Ongelmana ovat ne veneet ja veneilijät, jotka jäävät tällaisen sääntelyn ulkopuolelle.

Veneilyajokorttia selvitettiin perusteellisesti vuonna 2004. Selvittely perustui valtioneuvoston periaatepäätökseen sisäisen turvallisuuden ohjelmasta 23.9.2004. Periaatepäätöksessä edellytettiin, että selvitetään tarpeet ottaa käyttöön veneilijän turvallisuuskortti yksityisen vesiliikenteen turvallisuustason parantamiseksi. Erikseen asetettu työryhmä valmisteli asiasta muistion, joka luovutettiin liikenne- ja viestintäministeriölle vuonna 2005 (Merenkululaitoksen julkaisuja 6/2005). Turvallisuuskorttiasia ei tuolloin kuitenkaan edennyt. Tuossa työryhmämuistiossa esitettyjä toimenpiteitä ja niiden toteutusmahdollisuuksia saattaisi olla hyödyllistä pohtia myös nyt käynnissä olevan vesiliikennelain valmistelun yhteydessä.

5. Hankkeen tarkoituksena on mm. ajanmukaistaa sääntely ja koota sääntely mahdollisuuksien mukaan yhteen lakiin. Miten vesiliikenteen ohjaamista ja turvaamista koskevaa sääntelyä, mukaan lukien vesiliikennemerkkejä koskevaa sääntelyä sekä vesiliikenteen muita liikennesääntöjä ja valo-opasteita koskevaa sääntelyä, jota nykyisin sisältyy myös lukuisiin lakia alemmanasteisiin instrumentteihin kuten määräyksiin ja ohjeisiin, tulisi muuttaa?

Kaikki keskeiset vesiliikenteeseen ja etenkin veneilyn turvallisuuteen liittyvät säännökset olisi tarpeen koota yhteen. Samalla voitaisiin karsia nykyistä sääntelyä ja kumota vanhentuneita säännöksiä.

6. Viime vuosina on esitetty useassa yhteydessä, että veneilyn valvonta helpottuisi ja turvallisuus lisääntyisi, jos valvojalla olisi selkeämmin oikeus kiinnittää huomiota myös muun venettä tosiasiasa ohjailevan henkilön kuin kuljettajan toimintaan. Oletteko samaa mieltä? Olisiko päällikkömäärityksestä mielestänne jotain muuta hyötyä?

Poliisihallitus on samaa mieltä. Päällikön kokonaisvastuu edistäisi vesiliikenteen turvallisuutta.

7. On arveltu, että nykyinen vuokravenesääntely on omiaan vaikeuttamaan muun muassa uusien vuokravenepalvelujen syntyä ja digitaalista veneenvuokrausta. Miten pitkälle vuokravenesääntelyä voidaan mielestänne purkaa? Mitä perusteita voidaan mielestänne esittää nykyisen vuokravenesääntelyn puolesta ja vastaan?

Vuokravenesääntelyn purkamista pohdittaessa tulee ottaa huomioon myös ne vaikutukset, joita sääntelyn mahdollisella lieventämisellä tai purkamisella on turvallisuuskysymyksille.

8. Millaisia sääntelyn muutoksia tarvittaisiin vesiliikenteen ja lain valvonnan helpottamiseksi?

Etenkin nopeusrajoitusmerkit on toisinaan merkitty niin, että vallitsevan rajoituksen selville saaminen on veneilijälle haasteellista. Siksi tulisikin selvittää, voidaanko rajoitusmerkkien vaikutusalueita selvittää sääntelyn avulla. Voisiko käytössä olla esimerkiksi kelluvia rajoitusmerkkejä.

9. Mitä keinoja tarvittaisiin informaatio-ohjauksen (kuten vapaaehtoisjärjestöjen vesilläliikkumiskampanjat) ja itsesääntelyn (kuten venekerhojen järjestämät jäsenten veneiden katsastukset) vaikuttavuuden lisäämiseksi?

Toimintaa on jo, mutta miten katsastetaan veneet, jotka eivät kuulu venekerhojen toiminnan piiriin.

Informaatio-ohjauksen lisäämiseksi eräs sääntelykeinon ulkopuolella oleva mahdollisuus voisi olla matkapuhelimessa oleva applikaatio, jonka avulla veneilijä saisi tiedon siitä, onko alueella esimerkiksi liikkumisrajoitus. Sama sovellus voisi tarjota muutakin informaatiota esim. veneilyyn liittyvää kampanjatietoa tai muuta turvallisuutta lisäävää tietoa

10. Pitäisikö vesiliikenteen automatiota edistää helpottamalla alueellisten kokeilujen järjestämistä ja uudenlaisen päällikkösääntelyn avulla. Miten muuten automatiota voisi edistää ?

Alueellisten kokeilujen toteuttaminen pitäisi olla mahdollista.

11. Mitä mieltä olette vesiliikennejuopumuksen promillerajan merkityksestä veneilyn turvallisuuden kannalta?

Vesiliikenteen promillerajaa selvitteli aikoinaan laajasti oikeusministeriön asettama vesiliikenteen promillerajatyöryhmä (Oikeusministeriön mietintöjä ja lausuntoja 16/2011). Poliisihallituksen kanta oli tuolloin 0,5 promillea. Perustelut tälle näkemykselle ilmenevät työryhmän raporttiin jätetystä eriävästä mielipiteestä. Poliisihallitus on edelleen samalla kannalla vesiliikenteen promillerajan suhteen.

12. Tulisiko kansainvälisen huviveneen pätevyyskirjan myöntämistä helpottaa niin, että kirjan voisi jatkossa myöntää myös (Trafin auditoima) veneilyjärjestö tai koulutusorganisaatio?

Nykyinen menettely on hyvä.

13. Mitkä muutostarpeet olisivat erityisen tärkeitä?

Vesiliikenteen turvallisuutta tarkasteltaessa ja sen lisäämismahdollisuuksia mietittäessä nousee esiin pelastusliivien käyttämisen merkitys. Tähän liittyen sääntelyä olisi tarpeellisilta osin muutettava.

Poliisiylitarkastaja

Samppa Holopainen

Poliisitarkastaja

Timo Ajaste

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu asianhallintajärjestelmässä. Poliisi 01.06.2017 klo 16:21. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa kirjaa-
mosta.