

## **Lausunto hallituksen esityksestä vesiliikennelaiksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi LVM/1832/03/2016**

Lausunnon antaja:

Håkan Mitts  
Dokk oy  
Helsinki  
hakan.mitts@dokk.fi

### **Yleiset havainnot**

Tässä lausunnossa keskitytään lähinnä huviveneiden kaupallista toimintaa koskeviin kohtiin. Lisäksi lopussa muutamia yksittäisiä havaintoja muista kohdista.

Yleisesti ottaen hyvä että lainsäädäntöä kehitetään havaittujen tarpeiden pohjalta. Lausunnon kohteena olevassa esityksessä kuitenkin vielä merkittäviä puutteita. Näitä puutteita on käsitelty alla olevissa kohdissa.

Keskeiset ongelmat:

1. Useat säännöt on linkitetty siihen että venettä käytetään "pääsääntöisesti tulonhankintaan" ilman että "pääsääntöisesti tulonhankintaan" olisi riittävän selvästi määritelty
2. Kaupallisessa käytössä olevien veneiden varuste- ja katsastusasia on laissa sivuttu lähes täysin eikä asiaa näiltä osin ole mahdollista arvioida lausunnon kohteena olevan lakiluonnoksen perusteella.

Merkittävänä puutteena pidän myös että tämän lainsäädännön suhdetta kaupallisen toiminnan osalta kuluttajalainsäädäntöön ei ole käsitelty. Avoimeksi jää missä määrin esim "pienimuotoinen kaupallinen käyttö" (vastakohtana siis tuolle "pääsääntöisesti tulonhankintaan" tapaukselle) säädeltäisiin riittävästi tällä lailla vai tulisiko kuvaan mukaan myös kuluttajalainsäädäntö. Lähinnä kyse on siitä missä määrin veneillä tapahtuvaa kaupallista toimintaa ohjaisi TUKES and etenkin ohjelmopalveluja koskevat määräykset joita nykyään sovelletaan esim kalastus- jne palveluihin.

Olisi erittäin toivottavaa että kaikki veneillä tehtävä kaupallinen toiminta säädeltäisiin vain tässä laissa niin että ei ole epäselvää siitä kenen "tontilla" veneiden vuokraus ja vuokravenetoiminta on niin että kaupallisella toimijalla ei ole missään tilanteessa epäselvää mikä on valvova viranomaisen ja minkä lainsäädännön puitteissa toimitaan.

### **Tarkemmat kommentit**

#### **Luku 1 §1 , 3 ja 4 sekä näiden kohtien perustelu ja määrittelyt §3 sekä §2**

Nähdäkseni vuokraveneen, kaupallisessa käytössä olevan huviveneen ja kauppamerenkulun määräykset ovat ehdotuksessa erittäin tulkinnanvaraisia ja rajankäynti näiden välillä hyvin hankalaa. Etenkin käsite "pääasiallisesti vuokraveneenä tulonhankintamielessä" vaatisi merkittävästi paremman määrittelyn, lähinnä niin että ei ole epäselvää koska vuokravenetoiminta EI OLE kauppamerenkulkua.

Voisi nähdä että (ainakin) seuraavat soveltamisalueet voisi tunnistaa ja näiden rajat tulisi olla hyvin selvät:

1. Kauppamerenkulku
2. Huviveneet
  - a. Huviveneiden kaupallinen käyttö
    - i. Kauppamerenkulkuun rinnastettu kaupallinen käyttö (tarvitaanko yleensä?)
    - ii. Vuokraveneikäyttö (miehitettynä)
    - iii. Muu kaupallinen käyttö (vuokraus miehittämättömänä)
  - b. Huviveneiden ei-kaupallinen käyttö (siis "normaali" käyttö)

Lisäksi voi kysyä onko jako veneen suhteen "staattinen" vai voidaanko (sama) huvivene lain puitteissa "tulkita" eri ajankohtina eri lailla, esim silloin kun on kaupallisessa käytössä ja eri lailla silloin kun on (muussa) ei-kaupallisessa? Oletan että näin on, etenkin tuon yllä olevan lista kohtien 2.a.ii, 2.a.iii ja 2.b kesken. Ehkä tämäkin olisi hyvä selvittää?

Jos omistan veneen ja liikun sillä viikon itse ja toisen viikon otan mukaan asiakkaan niin täyttyykö tuo "pääsääntöisesti tulonhankintaa" kriteeri vai ei? Suurin osa omaa venettä käyttävillä on joka tapauksessa muu (talviajan) työ eli juuri kenelläkään ei vuokraveneen kuljettaminen ole pääasiallinen tulonlähde (jos katsotaan koko vuotta).

Jos "pääasiallisesti" termistöstä pidetään kiinni niin eräs tapa määritellä asia voisi olla sen mukaan onko veneen omistaja luonnollinen henkilö tai yritys ja "pääasialliseksi" tulkitaan silloin kun omistaja on yritys? Tosin tämäkään ei ole oikein hyvä ratkaisu koska monet veneet ovat yritysten omistuksessa ilman että ne ovat kaupallisessa käytössä.

Lisäksi näiden kohtien määrittely näyttää koskevan vain henkilöliikennettä. Mielestäni olisi syytä selkeästi ottaa kantaa myös huviveneellä tehtävään tavarankuljetukseen niin että huviveneellä tehtävä tavarankuljetus EI olisi kauppamerenkulkua vaan sitä voitaisiin tehdä huviveneen kantavuuden rajoissa samoilla säännöillä ja samoin edellytyksin kuin henkilöiden kuljetusta. Olisi jopa perusteltua että tavarankuljesta koskisivat vielä lievemmat säännöt, esim Vuokraveneenkuljettajan kirjaa/Kansainvälistä huviveneenkuljettajan kirja ei vaadittaisiin tavarankuljetukseen.

Mitä promillerajoihin tulee, mielestäni huviveneiden kaupalliseen käyttöön voidaan (ja tulisi) henkilökunnan osalta soveltaa alhaisempia promillerajoja. Haasteena on tulisiko samoja promillerajoja käyttää myös asiakkaiden kohdalla silloin kun asiakas on veneen kuljettaja?

Olisiko syytä tehdä määrittelyt (§3) ennen §2?

## **§6 Päällikön ja kuljettajan määrittely**

Näiden termien selkeä määrittely on hankalaa. Tällä hetkellä mielestäni tämä kohta on hyvinkin tulkinvarainen sen suhteen kuka on päällikkö.

Esimerkki: jos aviopari omistaa veneen yhdessä (50/50) ja purjehtii yhdessä niin että toinen ohjaa ja toinen navigoi, millä perusteella päätellään silloin päällikkö ja kuka on kuljettaja?

Esimerkki 2: Aikuiset lapset purjehtivat isänsä veneellä, tässä tilanteessa ainakaan omistus ei voi olla päällikkyyden viimeinen kriteeri.

Vuokraveneiden osalta asia on kuitenkin selkeämpi mutta sekin sisältää ongelmia:

- Vuokraveneessä (miehitetty) tulisi aina olla selvästi määritelty päällikkö joka vastaa palvelusta, tässä ei liene epäselvyyttä joskin tämän voisi ehkä sanoa selkeästi.
- Usein asiakkaat osallistuvat aktiivisesti veneilyyn ja voivat toimia myös kuljettajina. Onko kuljettajalla tässä tilanteessa vastuurooli vai onko jakamaton vastuu aina päälliköllä?
- Jos vene annetaan vuokralle porukalle (ei miehitettynä), kantaako silloin koko porukka jossain määrin "päällikön" vastuun eli on yhteisvastuullinen mahdollisissa korvaustilanteissa vai tuleeko vuokrauksen yhteydessä nimetä/sopia erikseen kuka toimii päällikkönä (kuten autonvuokrauksessa tällä hetkellä tehdään)? Etenkin tämä linkittyy takaisin kysymykseen vakuutuksista, eli tarvitseeko päällikkö tai voiko hankkia vastuuvakuutuksen?

### **Luku 3, §41 ja §44**

Pykälä ei näytä mahdollistavan sen, että muu taho kuin viranomainen (muu taho voisi olla esim yritys tai veneseura) voisi järjestää koetilaisuuksia ja myöntää tuo pätevyys. Olisiko syytä selkeästi ottaa mukaan tällainen vaihtoehto ja mahdollistaa myös kaupallinen koulutus (samaa tyylin kuin vaikka esim hygieniapassi ja vastaavat)?

Tulisiko muuten nuo kaksi pykälää yhdistää?

Auki jää myös miten ulkomailla hankittuun pätevyYTEEN suhtaudutaan Suomessa? Voisi mainita selvästi että ulkomailla hankittu vastaava pätevyys on voimassa myös Suomessa.

### **§46**

Tähän pykälään sisältyy jo aikaisemmin mainittu ongelma että "pääsääntöinen tulonhankintatarkoitus" ei ole riittävän selvästi määritelty. Eli jos tätä vertaa §6:een niin koskeeko tämä vaatimus enää vain sellaista kaupallista toimintaa joka katsotaan kauppamerenkulukuksi? Jos näin on niin tämän(kin) voisi sanoa selkeämmin.

Myös tässä pykälässä tulisi mahdollistaa Vuokraveneen kuljettajan pätevyYDEN hankkiminen yksityiseltä koulutusorganisaatiolta (koulutus + koe).

Tulisiko tässä vielä erikseen todeta että Vuokraveneen kuljettajan pätevyYDEN voi korvata Kansainvälisellä huvivenekuljettajankirjalla? Tämä olisi etenkin ulkomailla pätevöityneiden kannalta hyvä asia. Voidaan tietysti myös kysyä tarvitaanko ollenkaan tuota Vuokraveneenkuljettajan pätevyYttä voi riittäisikö yleensäkin vain Kansainvälisellä huvivenekuljettajankirja?

Lisäksi tässä viitataan alun yleiskommenttiin että jos toiminta ei katsota "pääsääntöiseksi" niin onko kuitenkin tämän lain säätely riittävää niin että toiminta ei siirry TUKESin valvonnan alaisuuteen?

### **Luku 6**

#### **§108**

Lakipykälää on käytännössä hyvin vaikea arvioida vuokravene-toiminnan kannalta ilman että tiedetään mitä tarkempia ohjeita Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto sitten käytännössä antaa. Laki on tässä mielessä hyvin epämääräinen koska käytännössä koko katsastusvarusteasia jää auki ja virkamiesvalmisteluun.

Sinänsä yleinen perustelu että miehittämättömän vuokrattavan veneen varustevaatimukset olisivat löyhemmät kuin miehitettynä vuokrattavan tuntuu hieman takaperoiselta koska miehitetyssä aluksessa jossa on mukana osaavaa henkilökuntaa, riskit lienevät yleisellä tasolla matalampia kuin jos vene vuokrataan venettä tuntemattomalle henkilölle. Tässä suhteessa ei tunnu perustellulta edellyttää miehitetyiltä aluksilta parempaa varustelua kuin miehittämättöminä vuokrattavilta aluksilta.

Jos halutaan jotain säätää Vuokraveneiden varusteista, tulisi tässä mahdollisimman pitkälle nojautua SPVn katsastussääntöihin koska suurin osa mielekkääseen kaupalliseen käyttöön soveltuvista veneistä ovat jo SPV:n jäsenseuroihin rekisteröityneitä ja siten noudattavat SPVn katsastusvaatimuksia. Jos alusta ei ole rekisteröity ja katsastettu SPVn seuran voisi vastaavan katsastuksen tehdä joko seuran katsastaja tai nimetty katsastaja erillistä korvausta vastaan.

Varusteiden osalta olisi myös syytä luopua nykyisestä katsastusluokka IV:stä silloin kun matka suuntautuu EUn sisällä Suomen naapurivaltioihin (eli siis käytännössä Viro ja Ruotsi). Onnettomuustilastoista selviää hyvin että näihin maihin suuntautuvassa veneliikenteessä ei ole merkittäviä ongelmia tai riskejä eikä siten ole perusteltua vaatia katsastuksen kautta valtamerille tarkoitettua varustusta. Tämän asian voisi jopa kirjata itse lakiin?

## Muita havaintoja

### Luku 2

#### §15

Miten voidaan olettaa että soutuveneeseen tai muun vastaavan veneen kuljettaja pystyy arvioimaan onko muu alus yli vai alle 12m? Tämä pykälä tulisi muotoilla niin että väistövelvollinen voi helpommin ja luotettavammin päätellä oman väistövelvollisuutensa. Jos jokin erikoispoikkeus tässä halutaan säätää niin pituus voisi olla esim 24m jolloin käytännössä kaikki huviveneet väistäisivät toisiaan ja käytännössä vain varsinainen ammattiliikenne olisi poikkeuksen piirissä.

#### §18

Olisiko syytä tässä tarkentaa että pysäyttävä viranomais on vastuussa pysäyttämisestä mahdollisesti koituvista (aineellisista) vahingoista? Hankalassa kelissä pysäyttäminen on aina riski eli kuka kantaa tämän riskin esim rutiinitarkistuksissa? Vrt 19.

### Luku 7

#### §115

Muutosrekisteröinnin kohdalla moottorin osalta päivityksiin tulisi soveltaa kahta eri rajaa, sekä %-rajaa että absoluuttista rajaa (esim 10hv). Ongelmana on esim vanhat purjeveneet joihin aikanaan on maksimitehoksi käytännössä ilmoitettu ensiasennusmoottorin teho jota on rajoittanut ei niinkään koneen teho vaan asennukseen käytettävissä oleva tila. Nykyään uudet, vastaavat koneet ovat tyypillisesti enemmän kuin 15% tehokkaampia mutta tehonlisäys suhteessa veneen painoon on pieni. Esimerkiksi purjevene johon alunperin on asennettu Volvo Penta 2002 (teho 18) vastaa nykyisin (kooltaan eli voidaan asentaa samaan tilaan ja painaa saman verran) konetta Volvo Penta D1-30 jonka teho kuitenkin on 28hv. 5 tonnia painavaan veneeseen 28hv kone ei missään nimessä ole liian iso vaikka alukseen olisi alunperin ilmoitettu max konetehoksi 18 hv. Esimerkin tapauksessa 28 hv kone luultavasti jopa parantaa aluksen turvallisuutta koska teho riittää paremmin kovassa kelissä.

Jotta rajoitus ei olisi liian "salliva" aivan pienille perämoottoreille, voisi säännön muokata muotoon: **"Suurempi tehoista 15% tai 10 hv, ei kuitenkaan yli 60% suurempi teho"**. Toinen, parempi tapa voisi olla että to hv-yläraja sidottaisiin veneen painoon, esimerkiksi **"Suurempi tehoista 15% tai 3hv/alkava painotonni"**.