

LAUSUNTO 31.5.2017

Liikenne- ja viestintäministeriö

kirjaamo@lvm.fi

Viite LVM/1832/03/2016

Turvallisesti vesillä ry:n lausunto vesiliikennelain kokonaisuudistusta koskevasta arviomuistiosta

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt Turvallisesti vesillä ry:ltä lausuntoa vesiliikennelain kokonaisuudistuksesta.

Turvallisesti vesillä ry kiittää mahdollisuudesta lausua asiassa ja esittää alla olevat huomiot muistion lopussa esitettyihin kysymyksiin.

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

Vesikulkuneuvojen valmistusta koskeva sääntely on tarkoituksenmukaista pitää erillään vesikulkuneuvojen käytön sääntelystä.

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

Voimassa olevan sääntelyn määritelmä on varsin epämääräinen, eikä välttämättä ota huomioon kaikkia vesillä käytettäviä laitteita. Määritelmää tulisi tarkentaa siten, että se huomioisi kaikki vesillä liikkuvat laitteet, kuitenkin niin, että normaalit vesilelut ym. ovat soveltamisalan ulkopuolella.

3. Miten veneiden nykyistä varustetasoa koskevia säännöksiä pitäisi ajanmukaistaa?

Vesikulkuneuvojen varustetasossa tulisi ottaa huomioon kulkuneuvon koko ja tyyppi (esim. suurempi sammutinkapasiteetti suuremmissa vesikulkuneuvoissa).

Nykyisessä lainsäädännössä ei vaadita merikarttaa yhdessäkään huvikäytössä olevassa vesikulkuneuvossa. Varustevaatuksiin tulisi lisätä joko painettu tai elektroninen merikartta.

TURVALLISESTI VESILLÄ RY.

4. Riittääkö mielestäsi nykyinen informaatio-ohjaus (kampanjat) ja vapaaehtoisjärjestöjen itsesääntely (esim. venekerhojen katsastukset)? Pitäisikö ohjausta ja itsesääntelyä lisätä vai tarvittaisiinko myös järeämpiä keinoja (esim. veneilyajokortti tai virallinen katsastus) veneturvallisuuden lisäämiseksi?

Veneilyturvallisuuskampanjointia ja valistusviestintää yhteistyössä viranomaisten ja järjestöjen kanssa tulisi tehostaa ja kohdentaa tarkemmin veneilijöihin. Lisäksi vapaaehtoista koulutusta tulisi tukea sekä kannustaa veneilijöitä osallistumaan koulutuksiin. Pakollisella veneilyajokortilla ei olisi olennaista vaikutusta veneilyonnettomuuksiin.

Venekerhojen katsastukset ovat mahdollisia ainoastaan venekerhojen jäsenille, jolloin sillä voidaan kattaa ainoastaan pieni osa veneilijöistä. Vesikulkuneuvon kunto- ja varustekatsastuksella on kuitenkin turvallisuutta edistävä vaikutus.

Lainsäädännön tulisi kannustaa veneilijöitä vapaaehtoiseen turvallisuustoimiin, kuten veneilyn koulutus.

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?

Tulisiko esimerkiksi

a) Sisällyttää tätä koskeva tarpeellinen uusi sääntely mahdollisuuksien mukaan uuteen vesiliikennelakiin (ja joiltain osin alemmanasteisiin säädöksiin) ja kumota nykyinen sääntely kokonaisuudessaan sekä vanhentuneilta ja perustuslainvastaisilta osiltaan että muutenkin karsien nykyistä sääntelyä (sisältää enemmän norminpurkua)

tai

b) Sisällyttää tätä koskeva uusi sääntely mahdollisuuksien mukaan uuteen vesiliikennelakiin (ja joiltain osin alemmanasteisiin säädöksiin) säilyttäen sääntely kuitenkin muuten entisellään lukuun ottamatta vanhentuneita ja perustuslainvastaisia osioita? (sisältää vähemmän norminpurkua)

tai

c) karsia tätä koskevaa sääntelyä muulla tavoin? Miten?

TURVALLISESTI VESILLÄ RY.

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

Vesikulkuneuvon päällikkyyks on nykyisessä lainsäädännössä kokonaan tuntematon käsite. Koska voimassa olevassa sääntelyssä puhutaan ainoastaan kuljettajasta, ei määritelmä ole riittävän selkeä. Päällikön määrittely toisin huomattavasti lisää selkeyttä vesikulkuneuvon sisäiseen vastuunjakoon.

Myös hyvän merimiestavan noudattaminen tulisi sisällyttää vesiliikennesääntelyyn.

7. On arveltu, että nykyinen vuokravenesääntely on omiaan vaikeuttamaan muun muassa uusien vuokravenepalvelujen syntyä ja digitaalista veneenvuokrausta. Miten pitkälle vuokravenesääntelyä (miehitettyjä vuokraveneitä koskevat katsastusta ja ammattitaitoa yms. koskevat vaatimukset ja miehittämättömiä vuokraveneitä koskevat vaatimukset) voidaan mielestänne purkaa? Mitä perusteita voidaan mielestänne esittää nykyisen vuokravenesääntelyn puolesta ja vastaan?

Miehitettynä vuokratun vesikulkuneuvon katsastus- ja pätevyysvaatimuksia ei tulisi poistaa. Ainoastaan katsastuksella voidaan taata se, että vesikulkuneuvo on riittävän turvallinen matkustajien kuljettamiseen. Uudelta vuokraveneeltä vaadittava CE-merkintä tulee uudistuksen yhteydessä poistaa, koska se asettaa vesikulkuneuvot eriarvoiseen asemaan vuokraveneeksi katsastettaessa.

Miehittämättömänä vuokrattavien vesikulkuneuvojen osalta tulee varmistaa, että ne ovat riittävän turvallisia. Mikäli uudessa sääntelyssä määritellään päällikkö ja päällikön vastuut, tulee vesikulkuneuvon vuokraajalla (josta tulee veneen päällikkö) olla riittävä varmuus sen turvallisuudesta, jotta voi kantaa päällikön vastuun. Tällöin joko vuokranantajan omavalvontaan ja erikseen määriteltävien varustevaatimuksiin perustuva katsastus tai nykyisenkaltainen viranomaiskatsastus ovat käytännössä ainoat luotettavat menetelmät. Muissa tapauksissa päällikön vastuun kantaminen muodostuu jopa mahdottomaksi.

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

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

Veneilyturvallisuuskampanjointia ja valistusviestintää yhteistyössä viranomaisten ja järjestöjen kanssa tulee laajentaa ja tehostaa sekä kohdentaa tarkemmin veneilijöihin. Venekerhojen katsastukset ovat mahdollisia ainoastaan venekerhojen jäsenille, jolloin sillä voidaan kattaa ainoastaan pieni osa veneilijöistä.

Lainsäädännön tulisi kannustaa veneilijöitä vapaaehtoisin turvallisuustoimiin, kuten veneilyn koulutus.

TURVALLISESTI VESILLÄ RY.

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

Jokaisella vesikulkuneuvolla tulee olla päällikkö ja päällikön tulee aina olla fyysisesti vesikulkuneuvossa sen liikkeessa.

Automaatiokokeilut tulisi suorittaa tarkkaan suljetulla ja valvotulla alueella jossa ei ole muuta vesiliikennettä.

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

Suuressa osassa vesiliikenneonnettomuustapauksista joissa alkoholilla on osuutta tapahtumaan, veren alkoholimäärä on huomattavasti yli sallitun. Vaikka promillerajan laskemisella ei todennäköisesti ole suoria vaikutuksia onnettomuustilastoihin, tulisi vesiliikennejuopumuksen promilleraja laskea samaan 0,5 ‰ kuin tieliikenteessä. Tämä olisi selkeä viesti veneilijöille siitä, että veneily ja alkoholi eivät kuulu yhteen.

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

Kyllä, ehdottomasti tulisi. Veneilyn pätevyyskirjojen myöntäminen tulisi olla mahdollista kaikille auditoiduille organisaatioille, eikä ainoastaan yhdelle.

Koska tällaisessa tapauksessa viranomaistehtävä siirretään ulkoiselle toimijalle, tulisi erityisen tarkkaan huomioida minkälaisia tahoja auditoidaan. Auditointi tulisi rajoittaa ainoastaan voittoa tavoittelemattomiin veneilyn koulutusjärjestöihin tai merenkulkualan oppilaitoksiin. Mikäli pätevyyskirjoja myöntäisi liiketaloudellisin perustein toimiva koulutusorganisaatio, on vaarana, että pätevyyskirjoja myönnettäisiin väärin, liiketaloudellisin perustein.

Luonnollisesti, viranomaistehtävien siirtäminen ulkoiselle toimijalle, edellyttäisi palvelukorvauksen maksamista tehdystä viranomaistyöstä.

13. Mitkä muutostarpeet olisivat erityisen tärkeitä?

Vesikulkuneuvon päällikkyyden määrittäminen ja vuokraveneiden CE-merkintävaatimuksen poistaminen.

Turvallisesti vesillä ry



Erkki Jäntunen
puheenjohtaja



Sari Häkkinen
varapuheenjohtaja