



**Suomen Uimaopetus ja Hengenpelastusliiton lausunto liikenne- ja viestintäministeriölle  
vesiliikennelain kokonaisuudistusta koskevasta arviomuistiosta  
Viite: LVM/1832/03/2016**

Suomen Uimaopetus- ja Hengenpelastusliitto (SUH) pitää vesiliikennelain kokonaisuudistusta tarpeellisena ja vesiliikenteen sääntelyä selkeyttävänä uudistuksena, jolla on mahdollisuus parantaa vesillä liikkujien turvallisuutta. Nykytilanne, jossa vesillä liikkujia koskeva lainsäädäntö on hajallaan jopa kymmenissä eri säädöksissä, ei palvele vastuullista veneilyä ja säädöksissä esitettävien velvoitteiden selvittäminen on yksittäisen veneilijän näkökulmasta haastavaa.

SUH kannattaa esitettyä rajausta siitä, että uudistuksessa keskitytään erityisesti veneilyä, vesillä liikkujan käyttäytymistä ja vesiliikenteen kansallisia liikennesääntöjä koskevaan sääntelyyn, eikä niinkään venevalmistajia, vesikulkuneuvojen teknisiä seikkoja ja vesikulkuneuvorekisteriasioita koskeviin säädöksiin.

SUH vastaa arviomuistiossa esitettyjen kysymysten osalta oman asiantuntemuksensa kannalta keskeisiin ja muutenkin uudistuksessa tärkeimpinä pitämiinsä kysymyksiin.

**Varustetasoa koskevat säädökset**

Suomessa hukkuu vuosittain 150 – 200 ihmistä, mikä on asukaslukuun suhteutettuna selvästi enemmän kuin muissa Pohjoismaissa. Vesiliikenteessä kuolee vuosittain 40 – 60 ihmistä, joista suurin osa hukkumisen seurauksena. Yksittäinen turvallisuusvaruste, jolla voitaisiin ehkäistä suurin osa näistä hukkumisista, on pelastusliivi. Arviomuistiossakin on todettu, että tutkimusnäytön pohjalta vesillä hukkuneista jopa 70 - 80 % olisi todennäköisesti tai mahdollisesti pelastunut, jos henkilöllä olisi ollut kelluntapukine käytössä.

SUH:n näkemyksen mukaan nykyinen vesiliikenneasetuksen velvoite pitää pelastusliivi, kelluntapukine tai pelastuspuku veneessä saatavilla jokaiselle veneessä olijalle, ei ehkäise hukkumiskuolemia riittävän tehokkaasti. Se ei auta äkillisissä vesiliikenneonnettomuuksissa, kuten yhteentörmäyksissä, veneen kaatumistapauksissa, tai venepaloissa, jolloin pelastusliivin pukemiseen ei välttämättä ole juuri lainkaan aikaa.

SUH esittääkin, että nykyistä pelastusliivien ja kelluntapukineiden käyttöä koskevaa säännöstöä tiukennettaisiin siten, että hyväksytty pelastusliivi tulee olla päälle puettuna kaikissa huviveneissä niiden ollessa liikkeellä aina, kun kyseessä on kattamaton vene sekä katetuissa veneissä aina ulkokansilla liikuttaessa.

SUH pitää tärkeänä, että myös pienet ilman moottoria tai pienellä moottorilla kulkevat veneet saatettaisiin pelastusliivien ja kelluntapukineiden käyttöä koskevan sääntelyn piiriin. Onnettomuustutkintakeskuksen hukkumiskuolemista toteuttaman teematutkinnan (S1-2010Y) mukaan pelastuspukineiden käyttö olisi erityisesti hyödyksi juuri edellä mainituissa veneissä, joihin



monet hukkumiskuolemiin johtaneista onnettomuuksista liittyvät. Saman tutkimuksen suosituksissa todetaan, että pelastuspukineiden käytön tehokas edistäminen edellyttää tutkintalautakunnan näkemyksen mukaan normiohjausta.

Kansainvälisesti on saatavilla myös tutkimusnäyttöä, jonka mukaan alueilla, joissa pelastusliivien käyttö on säädetty pakolliseksi, hukkumiskuolemien määrä vesiliikenteessä on vähentynyt.

### **Informaatio-ohjaus ja itsesääntely**

Vesillä liikkujien turvallisuuteen voidaan vaikuttaa sekä normiohjauksella että järjestelmällisellä ja pitkäjänteisellä turvallisuuskasvatuksella ja vesiturvallisuuskampanjoinnilla. Venealan yhdistysten katsastus- ja koulutustoiminnalla sekä näihin liittyvällä itsesääntelyllä ja omavalvonnalla on myös merkittävä vaikutus järjestäytyneiden veneilijöiden turvallisuuden lisäämisessä. Valtaosa veneilijöistä jää kuitenkin tämän toiminnan tavoittamattomiin.

SUH ei kuitenkaan usko, että pakollisen veneilyajokortin tai virallisen katsastuksen vaatiminen olisivat oikea tapa lisätä vesiturvallisuutta, vaan ensisijaisesti tulisi ohjata resursseja vakiintuneiden vesiturvallisuustyötä tekevien järjestöjen koulutus- ja valistustyöhön sekä näin vaikuttaa vesillä liikkujien asenteisiin ja käyttäytymiseen vesillä.

Suomessa hukkumiskuolemien vähentämiseksi ei ole asetettu kansallisia tavoitteita, toisin kuin esimerkiksi liikennekuolemien vähentämiseksi. Ennaltaehkäisevä vesiturvallisuustyö on hajanaista ja sitä toteutetaan eri organisaatioiden, sekä järjestöjen että viranomaisten, toimesta ilman kansallista kokoavaa ohjelmaa. Laajamittaiselta ja järjestelmälliseltä kampanjatoiminnalta puuttuu myös pysyvä rahoitus.

Oikein kohdennettujen ennaltaehkäisevien toimenpiteiden ja valistustyön oikeiden kohderyhmien valitsemiseksi tarvitaan nykyistä huomattavasti enemmän tutkittua tietoa, jota on tällä hetkellä hyvin vähän. Esimerkiksi hukkumiskuolemien alueellista jakautumista suhteessa asukaslukuun tarkasteltaessa näyttää siltä, että alueellisesti määrissä on suuria eroja.

Maailman terveysäitiö WHO julkaisi vuonna 2014 maailmanlaajuisen raportin hukkumisista. Yksi raportin suosituksista oli, että kunkin maan tulisi valmistella kansallinen vesiturvallisuusohjelma tai -strategian hukkumiskuolemien ennaltaehkäisemiseksi. Tällä hetkellä useissa maissa onkin käynnissä kansallisen vesiturvallisuusohjelman valmistelutyö.

SUH esittää, että myös Suomessa selvitetään kansallisen vesiturvallisuusohjelman perustamisen edellytykset, jotta näin voitaisiin turvata vesiturvallisuustyötä tekevien järjestöjen toimintaedellytykset, varmistaa järjestöjen ja viranomaisten yhteistoiminnalle pysyvät rakenteet sekä kehittää tietoon perustuvaa ennaltaehkäisevää vesiturvallisuustyötä.

### **Päällikkö-määritelmä**

Vesiliikennelain uudistuksessa tulee määritellä aluksen päällikön ja kuljettajan asema sekä heidän vastuunsa ja velvollisuutensa lainsäädännön noudattamiseen, matkustajien turvallisuuteen ja



vaadittujen turvallisuusvarusteiden käyttämiseen liittyen. SUH:n näkemyksen mukaan veneen päällikön määritelmän selkeyttäminen parantaisi merkittävästi veneilyturvallisuutta.

### **Vesiliikennejuopumuksen promilleraja**

Nykyinen vesiliikennejuopumuksen raja on yleisesti 1,0 promillea eli korkeampi kuin ammattimaisen vesiliikenteen ja tieliikenteen osalta, joissa raja on 0,5 promillea. Tämä luo mielikuvaa siitä, että vesillä kuljettajan päihtymys on hyväksytympää kuin tieliikenteessä. Kuitenkin veneen kuljettaminen päihtyneenä heikentää turvallisuutta vesillä.

Alkoholi on osallisena yli puolessa hukkumiseen johtaneista onnettomuuksista vesillä. Hukkumiskuolemien välttämiseksi olisi tavoiteltavaa, että veden äärellä ei oleskeltaisi, eikä vesillä toimittaisi päihtyneenä. Vesiliikenteen osalta tätä olisi mahdollista edistää lainsäädännöllä.

SUH esittääkin, että yleistä vesiliikennejuopumuksen promillerajaa tulisi harkita laskettavaksi 0,5 promilleen eli vastaamaan tieliikenteen ja ammattimaisen vesiliikenteen promillerajaa. Toisaalta nykyisessä rikoslaissa vesijuopumuksesta voidaan tuomita myös, mikäli veneen kuljettajan kyky suoriutua veneen kuljettamisesta on heikentynyt alkoholin nauttimisen takia ja hän näin vaarantaa vesiturvallisuutta, vaikkei laissa määritelty promilleraja ylittyisikään. Tämä ei tosin ole laajasti tiedossa ja on käsityksemme mukaan vähäisessä määrin käytetty peruste vesiliikennejuopumus-tuomioissa.

Helsingissä, 5.6.2017

SUOMEN UIMAOPETUS- JA HENGENPELASTUSLIITTO RY

Kristiina Heinonen  
toiminnanjohtaja

---

*Suomen Uimaopetus- ja Hengenpelastusliitto ry (SUH) on koulutus- ja valistusorganisaatio, jonka tavoitteena on jo yli 60 vuoden ajan ollut uima- ja vesipelastustaitojen kehittäminen sekä vesiturvallisuuden edistäminen ja sitä kautta hukkumiskuolemien vähentäminen Suomessa.*