

5.6.2017

OHO/OP

Liikenne- ja viestintäministeriö  
kirjaamo

Lausuntopyyntö vesiliikennelain kokonaisuudistusta koskevasta arviomuistiosta

## LAUSUNTO

Liikenne- ja viestintäministeriö on 23.5.2014 sähköpostissaan pyytänyt Liikenneviraston lausuntoa otsikkoasiassa.

Muistion sivulla 8 olevassa viimeisessä kokonaisessa kappaleessa on lyhyt maininta Liikenneviraston tehtävästä merenkulun sujuvuuden ja turvallisuuden valvonnassa. Viraston näkemyksen mukaan tämä olisi syytä tuoda selvemmin esiin.

Liikennevirasto toimii Suomessa alusliikennepalvelulain (623/2005) mukaisena VTS-viranomaisena sekä vesiliikennelain mukaisena yleishallintoviranomaisena. Alusliikennepalvelun tarkoituksena on alusliikenteen turvallisuuden lisääminen. Rannikon meriliikenteen valvonnan lisäksi VTS-viranomainen valvoo Suomenlahden (GOFREP, pakollinen ilmoittautumisjärjestelmä) ja Ahvenanmeren reittijakoalueita

Alusliikennepalvelulaki on rakenteeltaan kaksijakoinen. Siinä on säännelty viranomaisten toimivaltuuksista (hallinnollinen) ja toisaalta se sisältää määräyksiä alusliikenteen valvonnasta käytännön tilanteissa (operatiivinen). Vesiliikennelain kokonaisuudistusta koskevassa tilanteessa voisi Liikenneviraston näkemyksen mukaan harkita alusliikennepalvelulain mukaisten tehtävien jakoa selvemmin eri lakeihin.

Muistion sivulla 8 viimeinen kappale tulisi kirjoittaa uudelleen vastaamaan alusliikennepalvelulain mukaista tilannetta. Lain mukainen alusten ilmoittautumisvelvollisuus koskee kaikkia aluksia, jotka ovat pituudeltaan vähintään 24 metrisiä (lain 21§). Laki ei koske, ellei muuta ole erikseen mainittu (3§) sota-aluksia, puolustusvoimien aluksia, rajavartiolaitoksen aluksia eikä muiden viranomaisten aluksiin, joita ei käytetä kaupallisiin palveluihin; kalastusaluksiin, perinnealuksiin, alle 45 metriä pitkiä huvialuksia; eikä hinaajia, kun ne siirtyvät ilman lastia ja hinattavaa kahden suomalaisen sataman välillä. Johtuen lain 21§:stä näiden on kuitenkin ilmoitettava VTS-viranomaisille, jos ovat pituudeltaan vähintään 24 metrisiä.

Liikennevirasto voi vesiliikennelain 15§:n mukaan kieltää vesikulkuneuvolla kulkeamisen yleisillä vesialueilla, jos kieltö tai rajoitus harkitaan tarpeelliseksi liikenteen, ympäristön, kalastuksen tai muun elinkeinon suojaamiseksi taikka yleisen luonnon virkistyskäytön tai muun yleisen edun vuoksi. Muistiossa on kattavasti tuotu esille nykyinen problematiikka eri viranomaisten tehdessä vesiliikennelain mukaisia pää-

töksiä. Liikennevirasto pitäisi tärkeänä, että lainkohtaa kehitettäisiin siten, että Liikennevirastolla olisi väylänpitäjänä mahdollisuus erilaisten rakennus- tai muiden tapahtumien vuoksi sulkea nopealla aikataululla tilapäisesti vesiliikenne väylällä ja tarvittaessa sitä ympäröivä vesialue. Nykyinen laki edellyttää melko hidasta menettelyä kuulutuksineen ja julkipanoineen.

Muistiossa on viitattu sivuilla 7 – 8. mainittu merenkulun turvalaitteita koskevaan sääntelyyn. Tältä osin kiinnitetään huomiota virtuaalisiin turvalaitteisiin. Niitä on käytössä jo eri puolilla Suomea ja voisi olla hyvä tarkastella lainsäädäntöä myös tältä suunnalta. Osa niistä on myös osa meneillään olevaa merenkulun automatisointia, digitalisaatiota.

Liikenneviraston näkemyksen mukaan arviomuistiossa tulisi selvemmin ottaa huomioon Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla vireillä oleva virastouudistus.

Liikennevirastolla ei ole toimialansa kannalta muuta erityistä lausuttavaa. Virasto liittää ohien vastauksia muistiossa esitettyihin kysymyksiin.

Johtaja



Laura Kuistio

Lakimies



Matti Eronen

LIITE

Vastauksia lausuntopyynnössä esitettyihin kysymyksiin

Jakelu

kirjaamo

### Kysymykset

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

Rajaus on hyvä. Liikenneviraston näkökulmasta huviveneasiat ovat toimivallan ulkopuolella TraFin asiaa. Lainsäädäntö on hyvin jäykkä mm merenkulun turvallisuuden suhteen siltä osin kuin katsotaan oikeuksia väylällä ja ajoturvallisuuden kannalta.

Merellisten viranomaisten toimivaltuuksien yhteensovittaminen on ensiarvoisen tärkeätä sekaannuksen ja ristiriitojen välttämiseksi.

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

Vesikulkuneuvoa tai alusta ei ole määritelty juurikaan. Kanainvälisessä merioikeusyleissopimuksessa (UNCLOS) tämä on jätetty säädeltäväksi kansallisissa laeissa. Tätä ei ole juurikaan tehty, tietävästi vain Kreikassa näin on tehty.

Tämä on tietoinen valinta, koska tämä antaa kehitykselle tilaa. Esimerkiksi miehittämättömien alusten kohdalla tästä voisi seurata ongelmia.

3. Miten veneiden nykyistä varustetasoa koskevia säännöksiä pitäisi ajanmukaistaa?

Tämä kysymys koskee Liikenneviraston toimialaa radiolaitteiden, paikannuksen ja yhteydenpitoa rannikkoaseman kanssa osalta. Lisäksi Liikennevirasto on yksi meripelastusviranomainen. Liikenteenohjaus (VTS) perustuu pitkälti oikeaan paikkatietoon. Laitteistot ja järjestelmät kehittyvät kovaa vauhtia, mistä syystä myös varustetason pitäisi pystyä vastaamaan uusiin haasteisiin.

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?

Tämä kysymys on suurelta osin Liikenneviraston toimialan ulkopuolella. Liikenneviraston alusliikennepalvelu (VFS) on ollut mukana valistustyössä. Tässä suhteessa on merkittävä Liikenneviraston ja Trafín veneily yksikön yhteinen kirje veneilijöille.

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 alemman asteisiin instrumentteihin kuten määräyksiin ja ohjeisiin, tulisi muuttaa?

Säännösten ja määräysten selkeyttäminen koetaan hyvänä asiana, joka on omiaan lisäämään asioiden sujuvoittamista ja vesiliikenteen turvallisuutta. Harkinnanarvoista olisi tarkastella, löytyisikö hyvää käytäntöä tie- tai rataliikennettä sääntelevästä lainsäädännöstä?

Tulisiko esimerkiksi

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

Kaikki – mukaan lukien alemman asteiset säädökset ym – tulisi laittaa samalle pöydälle ja katsoa niitä matriisin lailla jolloin varmaan löytyy samankaltaisia tai jopa vastaavia kirjauksia eri laeista ja säädöksistä.

tai

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

Kuten yllä. Tämä on syytä tehdä jossakin vaiheessa. Kyse on myös tulevaisuudessa oikeudessa tehtävistä yhdenmukaisista mahdollisista tuomioista.

tai

- c) karsia tätä koskevaa sääntelyä muulla tavoin? Miten?

Kuten edellä.

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

Merilaissa on säännökset päällikön vastuusta ja velvollisuuksista. Mutta veneilyssä asia on epäselvä, mistä syystä asia kaipaa selvittämistä. Päällikön roolia ja vastuuta on syytä korostaa veneilyssä. Tällöin olisi hyvä tarkastella päällikön roolia suhteessa muihin merenkulun toimijoihin, luotsiin yms.

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?

Tämä asia ei ole Liikenneviraston toimialuetta

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

Tässä suhteessa voisi olla paikallaan tarkastella vesiliikennettä kokonaisuutena ja etsiä uusia viranomaisten keskinäisiä toimintamalleja. Esimerkkinä meripelastus, alusten ja veneiden katsastus ja tarkastus.

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

Tämä ei ole Liikenneviraston toimialuetta. Harkinnan arvoinen asia kuitenkin, mutta tulee kiinnittää huomiota eri toimijoiden tasapuoliseen kohteluun (vrt hallintolaki).

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

Automatisaatio eli digitalisaatio ei tule koskemaan vain alusta vaan sillä on vaikutuksia myös vastuukysymyksiin (mm luotsi, väylänpitäjä, VTS jne). Tätä varten olisi paikallaan Suomessa harkita tätä asiaa koskevaa erityislainsäädäntöä, kuten Norjassa on tehty jo pari vuotta sitten. Tämä olisi omiaan pitämään Suomen mukana kehityksen keulilla.

Päällikön vastuu ja velvollisuudet on säännelty kansainvälisessä normistossa, UNCLOS, SOLAS, STCW ym. Nämä ovat tällä hetkellä tutkinnan kohteena ja kokeilulainsäädäntö antaisi kuitenkin mahdollisuuden tuottaa tietoa ja faktaa siitä, miten päällikön roolia voisi kenties tulevaisuudessa muuttaa. Jo hyvin aikaisessa vaiheessa tunnistettiin tarve kulkuvälineen (aluksen) ja siihen liittyvien kaupallisten intressien vastuuseen ja valvontaan. Päällikkösääntely kansainvälisesti noudattaa perinteistä merenkulkua ja on kehittynyt ajan vaatimusten mukaisesti. Muutostarpeet on huomioitu IMO:ssa, mutta kansainvälisesti asia ei tule olemaan helppoa. Huomattava, että kaikilla merenkulkumaille ei ole samanlaisia digitalisaation tuomia mahdollisuuksia käytössään.

Automatisaation mahdollisuudet merenkulun turvalaitteissa ja merikartoilla tulisi paremmin tiedostaa. Vesiliikenne-rajitusalueet tulisi saada määrääviksi, ei niinkään se, näkyykö merkki vai ei. Merkkien ja varsinkin lisäkilpien näkyviksi määrittäminen kauppa-aluksille ei ole mielekäästä, kun tieto saadaan kulkemaan

komentosilloille automaattisesti. Myös veneilyplottereihin alueet olisi mahdollista saada. Painetteihin merikarttasarjoihin olisi mahdollista saada erilliset liitteet rajoitusalueista.

Aallokonmuodostuskieltoa voisi kokeilla jossain automaattisin mittauksin määrittelemällä ensin haittaavan aallokon raja-arvo.

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

Tässä suhteessa lisätutkimus ja tilastojen vertaileminen voisi olla tarpeen. Miten yleistä ruorijuopumus on todellisuudessa?

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

Tämä asia ei ole Liikenneviraston toimialaa. Tässä viitataan kuitenkin varmaan myös CEVNI pätevyteen. Tämän helpottaminen olisi tutkimisen arvoisen. Tässä suhteessa tulee kuitenkin ottaa huomioon tasapuolisen kohtelun vaatimus eri puolilla Suomea.

13. Mitkä muutostarpeet olisivat erityisen tärkeitä?

Kokonaisarvion tekeminen kaikista vesisäädöksistä ja lainsäädännöstä on tarpeen. Tällöin tulee harkittavaksi viranomaisten väliset toimivaltasuhteet, esimerkiksi miten Puolustusvoimat ja Rajavartiolaitos saa ja voi liikkua yleisillä kulkuväylillä ja päättää itse hyvinkin itsenäisesti. Niiden liikkuminen yleisillä kulkuväylillä tulee yleisen merenkulkuliikenteen lisääntyessä saattaa näkyväksi ennakoitavuuden ja liikenteen yleisen sujuvuuden ja turvallisuuden lisäämiuseksi.