



Päiväys/
Datum 5.6.2017

Liikenne- ja viestintäministeriö

Dnro/Dnr TRAFI/160673/03.03.00/2017

Viite/
Referens LVM/1832/03/2016

kirjaamo@lvm.fi

Liikenteen turvallisuusviraston lausunto vesiliikennelain kokonaisuudistusta koskevasta arviomuistioista

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt Liikenteen turvallisuusvirastolta lausuntoa otsikossa mainitusta asiasta. Liikenteen turvallisuusvirasto on osallistunut arviomuistion laatimiseen, eikä sillä tästä syystä ole huomioita muistion sisällöstä.

Vastauksena arviomuistion lopussa esitettyihin kysymyksiin Trafi esittää seuraavat näkemykset:

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

Voisi olla tarkoituksenmukaista siirtää vesikulkuneuvorekisterilaista (424/2014) vesiliikennelakiin ne vesikulkuneuvojen rekisteröintiä koskevat säännökset, joita ei ole siirretty lakiin liikenteen palveluista, jonka II-vaihe on parhaillaan lausunnolla.

Sen sijaan veneiden valmistajia koskeva sääntely on uudistettu EU:n laajuisesti muutamia vuosia sitten huvivenedirektiivillä (2013/53/EU) ja tämä on saatettu Suomessa voimaan huviveneiden turvallisuudesta ja päästövaatimuksista annetulla lailla (1712/2015). Valmistajiin ja uusien veneiden vaatimustenmukaisuuteen liittyvä sääntely olisi Trafin näkemyksen mukaan syytä pitää erillään vesiliikenteen sääntelystä.

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

Nykyisen määritelmän mukaan vesikulkuneuvolla tarkoitetaan veteen tukeutuvaa ja vesillä liikkumiseen tarkoitettua kulkuvälinettä ja laitetta. Tätä määritelmää tulisi tarkentaa siten, että määritelmä kattaisi myös ne vedessä kulkevat laitteet, joita ei ole välttämättä alun perin tarkoitettu vesillä liikkumiseen. Näidenkin laitteiden, kuten vedessä kulkevien moottorikelkkojen, moottoroitujen laiturien ja muiden kulkuneuvojen, tulisi kuulua vesiliikennelain soveltamisalaan ja vesillä liikkujien tulisi noudattaa vesiliikenteen sääntöjä. Määritelmä voisi olla esimerkiksi seuraavanlainen: "Vesikulkuneuvolla tarkoitetaan veteen tukeutuvaa ja vesillä liikkumiseen käytettävää kulkuvälinettä ja laitetta".

3. Miten veneiden nykyistä varustetasoa koskevia säännöksiä pitäisi ajanmukaistaa?

Voimassa olevassa vesiliikenneasetuksessa (124/1997) säädetään, että vesikulkuneuvossa tulisi olla aivot, mela tai ankkuri. Ne eivät kuitenkaan välttämättä sovellu toistensa korvikkeina kaikkiin vesikulkuneuvoihin (esimerkiksi aivot suuressa moottorijahdissa). Säännöstä tulisi tarkentaa siten, että varustevaatimuksessa otettaisiin huomioon vesikulkuneuvon tyyppi (esimerkiksi vesikulkuneuvon koko) ja ominaisuudet.

Lisäksi Trafi pitää tärkeänä pelastuspukineiden käytön edistämistä erityisesti pienissä avoveneissä, sillä suurin osa kuolemaan johtaneista vesiliikenneonnettomuuksista sattuu pienissä veneissä ja ilman pelastusliivejä. Tavoitteena tulisi olla saada pelastusliivien käyttö yhtä luonnolliseksi osaksi veneilyä kuin turvavöiden käyttö on autoilussa. Trafi katsoo, että pelastuspukineiden käyttöä voidaan edistää parhaiten viestinnän ja erilaisten kampanjoiden avulla.

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

Veneilyajokortista ja veneiden katsastamisen hyödyistä on tehty selvitykset Merenkulkulaitoksen aikaan. Veneilijän turvallisuuskortin tarpeellisuutta selvittänyt työryhmä ei pitänyt tarpeellisena, että kaikilta veneilijöiltä vaadittaisiin pakollinen turvallisuuskortti, vaan katsoi, että veneilyn turvallisuutta voidaan parantaa muilla toimilla kuin pakollisella kortilla.

Veneilyajokortin vaikutukset kuolemaan johtaneisiin veneilyonnettomuuksiin olisivat luultavimmin melko vähäiset. Tehokas valistus, selkeä lainsäädäntö ja lainsäädännöstä sekä erityisesti päällikön vastuusta viestiminen ovat hyviä informaatio-ohjauksen keinoja vesiliikenteen turvallisuuden ja toimivuuden parantamiseksi. Lisäksi Trafi pitää tärkeänä, että veneilijöiden osaamista lisätään ja kannustaakin venekerhoja järjestämään kursseja ja veneilijöitä osallistumaan niille. Myös rangaistussäännösten tulee olla selkeät ja niistäkin tulee viestiä. Lisäksi lakien valvonta tulisi olla mahdollisimman tehokasta.

Myöskään katsastusvelvoitteen asettaminen ei olisi tarkoituksenmukaista, koska pakollinen katsastaminen edellyttäisi huomattavasti lisää henkilöresursseja. Veneseurojen katsastustoiminta ja seurojen ulkopuolinen kuntotarkastus ovat toimivia järjestelmiä. Monet veneilijät haluavat nykyään osallistua näihin järjestelmiin, koska he saavat alennusta veneen vakuutusmaksuista, mutta tulisi ehkä pohtia, onko muitakin vapaaehtoisuuteen perustuvia keinoja lisätä näiden järjestelmien suosiota. Veneen paloturvallisuuden ja esimerkiksi polttoainejärjestelmien turvallisuuden tarkastaminen olisi yksi tärkeimmistä yksittäisistä asioista, johon olisi ehkä panostettava.

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?

Tulisi olla mahdollisuus rajoittaa vesikulkuneuvojen varusteiden käyttöä tietyillä vesialueilla tai tietyissä tilanteissa (esimerkiksi "fendarikielto" kanavissa – vrt. nykyinen ankkurointikielto tietyillä alueilla). Sama pätee myös isoihin aluksiin. On käynyt ilmi, että välillä kanavissa olisi tarvetta vaatia tietyn varusteen käyttöä tai jättämättä jättämistä.

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?

Trafilta ei ole kommentoitavaa tähän.

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

Kuten arviomuistiossa on tuotu esiin, merilain soveltuvuus veneilijöihin on epäselvää. Se, että vesiliikenneläisissä säädettäisiin vesikulkuneuvon kuljettajan sijaan päälliköstä, korostaisi sitä, että veneessä on kulloinkin oltava vain yksi henkilö, joka vastaa täysin vesikulkuneuvon toiminnasta ja vesikulkuneuvon turvallisuudesta ja varusteiden käytöstä. Jopa valvonnan helpottamista tärkeämpää on se, että lainsäädäntö on selkeää myös vesillä liikkujille itselleen. Myös tästä syystä Trafi kannattaa sääntelyä päällikkyydestä.

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?

Trafin näkemyksen mukaan vuokraveneiden katsastamisesta voitaisiin luopua kokonaan, mutta vaatimus miehittettynä vuokrattavan veneen kuljettajan pätevyydestä tulisi säilyttää.

Kuljettajan pätevyyden säilyttämisellä halutaan taata se, että veneen vuokraaja voi luottaa kuljettajan veneilytaitoihin. Jos vuokraveneen kuljettajalta ei tulevaisuudessa vaadittaisi mitään muodollista pätevyyttä, vuokraajalla ei olisi mitään mahdollisuutta arvioida hankkimansa palvelun turvallisuutta.

Vuokraveneiden katsastamisesta luopumisen ei voida katsoa olennaisesti heikentävän vuokrattavien veneiden turvallisuutta. Vuokraveneet, jotka tulee nykyisen lainsäädännön mukaan katsastaa, ovat perusvarustukseltaan useasti sellaisia, että ne täyttävät Trafin vuokraveneiden laitteista ja varusteista antaman määräyksen (TRAFI/31284/03.04.01.00/2014) vaatimukset jo ilman viranomaisvaatimuksia. Pääosa vuokraveneistä liikennöi liikennealueilla I ja II, eikä edellä mainitussa määräyksessä aseteta näille veneille kovin suuria varustevaatimuksia. Jos vuokraveneiden katsastamisesta luovutaan, veneiden vuokraaminen ei siirry täysin sääntelyn ulkopuolelle vaan kuuluu kuluttajaturvallisuuslain (920/2011) soveltamisalaan ja veneitä vuokraavat tahot voivat mahdollisesti olla velvollisia laatimaan kirjallisen turvallisuusasiakirjan.

Jos vuokraveneiden katsastamisesta luovutaan tulevaisuudessa, vuokraveneille voitaisiin harkita muutamia lisävaatimuksia, esimerkiksi ajantasainen kartta-aineisto sekä avomerellä pelastuslautta ja viestintäväline (esimerkiksi VHF-radio). Laissa

tulisi lisäksi antaa Trafille valtuus antaa tarvittaessa määräyksiä vuokraveneiden varusteista. Näin on siitä syystä, että jos vuokraveneiden vuokraamisessa nousee esiin turvallisuuteen liittyviä asioita, niihin voitaisiin reagoida nopeasti.

Nykyisen vuokravene katsastuksen nähdään estävän veneilyyn liittyvien vertaisvuokrauspalveluiden syntyminen, koska veneen katsastaminen ei ole järkevää katsastuksesta aiheutuvien kustannusten takia. Tämä tulee ilmi varsinkin niissä tilanteissa, joissa venettä ei ole varustettu CE-merkinnällä tai vene sijaitsee syrjäisessä paikassa. Nykyään veneen vertaisvuokrausta tapahtuu jo veneseurojen "ilmoitustaulujen" kautta ja tämä toiminta on täysin viranomaisen valvontaresurssien ulottumattomissa.

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

Trafilta ei ole kommentoitavaa tähän.

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

Kampanjoinnin tulee olla aktiivista ja kaikkia uusia viestintäkanavia hyödyntävää. Kohderyhmiä tulee miettiä tarkoin, ja kampanjoinnin tulee tavoittaa sekä nuoriso turvallisen käyttäytymisen jatkamiseksi läpi elämän että tilastojen valossa eniten riskiryhmässä olevat henkilöt.

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

Trafin näkemyksen mukaan vesiliikenteen automatisaatio tulee lisääntymään seuraavina vuosina huomattavasti ja tästä syystä vesiliikenteen automaatiota tulee edistää kaikin mahdollisin tavoin. Alueellisten kokeiluiden helpottaminen on varmasti yksi osa tästä, mutta muitakin vaihtoehtoja tarvitaan.

Trafi katsoo, että vesiliikenteen automaatiota pystytään edistämään tukemalla yksittäisiä linjoja kysyntätarpeen mukaan. Yksittäisillä linjoilla tarkoitetaan lyhyitä matkoja reittiliikenteessä, kuten yksittäisiä lossi- ja yhteysaluslinjoja. Yksittäisen linjan automatisoinnin uskotaan olevan teollisuudelle houkutteleva vaihtoehto.

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

Trafin kanta on, että alkoholi ja liikenne eivät missään tilanteessa sovi yhteen. Trafi kannattaa promillerajojen laskua kaikissa liikennemuodoissa. Trafi korostaa vastuullista liikkumista ja sitä, että vastuullisuutta tuetaan lainsäädännöllä ja valvonnalla.

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

Trafin näkemyksen mukaan lakiin tulisi kirjata säännös, joka mahdollistaisi sen, että veneilyn pätevyyskirjoja voisi myöntää Trafin lisäksi viranomaisen hyväksymä muu taho. Myös Yhdistyneiden kansakuntien Euroopan talouskomission päätöslauselmassa n:o 40, jossa on vaatimukset kansainvälisestä huviveneenkuljettajankirjasta, suositellaan, että pätevyyskirjan voi myöntää joko viranomainen tai viranomaisen hyväksymä muu taho.

13. Mitkä muutostarpeet olisivat erityisen tärkeitä?

Trafi pitää erityisen tärkeänä sitä, että vuokraveneitä koskevaa sääntelyä kevennetään ja vesiliikenneläissa säädetään vesikulkuneuvojen päällikkyydestä ja päällikön vastuusta.



Tuomas Routa
merenkulkujohtaja



Sirkku Jaakkola
lakimies