



LAUSUNTO VESILIIKENNELAIN KOKONAISUUDISTUKSESTA

Suomen Meripelastusseura kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto vesiliikennelain kokonaisuudistuksesta ja lausuu seuraavaa.

Yleisesti uudistuksesta

- On hyvä, että lait kootaan helpommin käytettäväksi.
- Nykyinen tilanne ei edistä sääntöjen noudattamista, koska niitä ei tunneta tai löydetä.
- Uudistuksessa on otettava erityisesti huomioon veneilyturvallisuus.
- Vanhentuneiden säädösten ajanmukaistaminen parantaa lainkuuliaisuutta.

Vastauksia esitettyihin kysymyksiin

1. Hankkeen rajaaminen

Meripelastusseuran mielestä vesiliikennelain kokonaisuudistusta koskevan hankkeen rajaaminen veneilyä ja vesillä liikkumista sekä vesiliikenteen kansallisia liikennesääntöjä koskevaan sääntelyyn on perusteltu.

Nykyisellään vesilläliikkujien on hankalaa saada selville velvollisuutensa säädösten ja määräysten hajanaisuuden ja epä johdonmukaisuuden takia. Vastuullisenkin ja järjestäytyneen veneilijän on tällä hetkellä kohtuuttoman vaikeaa saada tietoonsa kaikki hänen toimintaansa säätelevät määräykset.

Venevalmistajia, vesikulkuneuvojen teknisiä seikkoja ja vesikulkuneuvorekisteriasioita koskevat säädökset eivät sinällään vaikuta yksittäisen veneilijän turvallisuuskäyttäytymiseen, joten niiden rajaaminen omaksi kokonaisuudekseen on perusteltua.

Meripelastusseuran mielestä hankkeen esitetty rajausta tukee ajatusta sääntelyn selkeyttämisestä niin, että veneilijöiden ja muiden vesilläliikkujien tietoisuus säätelystä paranee. Tämä edistää vastuullista ja turvallista liikkumista vesillä.

2. Vesikulkuneuvon määritelmä

Vesillä liikkumisen turvallisuuden parantamiseksi sekä turvallisuuteen liittyvän valvonnan tehostamiseksi ja mahdollistamiseksi on olennaisen tärkeää yhdenmukaistaa vesikulkuneuvon määritelmä. Lisäksi määritelmää tulisi laajentaa niin, että se paremmin mahdollistaisi viranomaisten puuttumisen vaaralliseen käyttäytymiseen vesillä.

Vesikulkuneuvon määritelmän täsmentämiseen liittyy olennaisesti myös kysymys vesikulkuneuvon päällikön ja kuljettajan asemasta (ks. kohta 6).

Meripelastusseura esittää, että vesikulkuneuvon määritelmä tulee saattaa yksiselitteiseksi ja yhdenmukaiseksi koko lainsäädännössä. Lisäksi vesiliikennelain uudistuksen valmistelussa tulisi tarkastella mahdollisuuksia laajentaa vesikulkuneuvon määritelmää kattamaan kaikki veden halki liikkuvat ja veteen tukeutuvat laitteet.

3. Varustetasoa koskevat säännökset

Meripelastusseura esittää, että nykyistä pelastusliivien tai muiden hyväksytyjen kelluntavälineiden käyttöä koskevaa säännöstöä kehitettäisiin niin, että pelastusliivit tulisi olla puettuina kaikissa huvialuksissa aina ulkokansilla liikuttaessa sekä kattamattomissa veneissä aina. Nykyinen velvoite pitää kelluntapukine veneessä, mutta ei puettuna, ei ehkäise hukkumiskuolemia riittävän tehokkaasti eikä auta äkillisissä vesiliikenneonnettomuuksissa, kuten yhteentörmäyksissä tai veneen kaatumistapauksissa.

On ilmeistä, että pelastusliivien tai muiden hyväksytyjen kelluntapukineiden käyttöpakko vähentäisi hukkumiskuolemia, joista nykyisin merkittävä osa tapahtuu sisävesillä ja pienten veneiden käyttämisen yhteydessä.

Onnettomuuskeskuksen tutkinnan (M2016-01) turvallisuussuosituksessa esitetään suositus, että pelastusliivejä tulisi käyttää veneiltäessä ja että pelastusliivien tulisi kaikissa tilanteissa olla ainakin nopeasti päälle puettavissa. Kyseisen tutkinnan onnettomuustapauksessakin palavasta veneestä pelastautuneet henkilöt ”poistuivat veteen ehtimättä pukea päälleen pelastusliivejä”. Näin ollen ainoa tapa varmistaa pelastusliivien oleminen puettuna yllättävässä onnettomuustilanteessa on pitää ne puettuna aina vesillä liikuttaessa.

Meripelastusseuran näkemyksen mukaan vaatimus pelastusliivien olemisesta välittömästi käytettävissä tai niiden käyttämisestä olosuhteiden niin vaatiessa ei ole riittävä, vaan pelastusliivien tai muiden hyväksytyjen kelluntavälineiden käytön tulisi olla pakollista aina vesikulkuneuvolla liikuttaessa.

Käytännön syistä pelastusliivien käyttöpakkoa voidaan kuitenkin keventää koskemaan vain avoveneitä sekä katetuissa veneissä liikkumista ja oleskelua ulkokansilla.

Vesiliikennelainsäädännössä pitäisi myös selkeästi määritellä, kuka on vastuussa siitä, että veneen tai muun vesikulkuneuvon matkustajat käyttävät pelastusliivejä. Tämä liittyy kiinteästi vesikulkuneuvon päällikön tai kuljettajan määritelmän selkeyttämiseen, johon liittyy muitakin veneilyn turvallisuutta parantavia näkökohtia (ks. kohta 6).

Huviveneiden muiden pakollisten varusteiden osalta Meripelastusseura kannattaa näkemystä, että nykyisten pakollisten varusteiden lisäksi jatkossa huviveneissä vaadittaisiin olevan myös kartta ja hätämerkinantovälineet.

Meripelastusseura pitää erittäin tärkeänä, että vesiliikennelainsäädännön uudistuksessa tiukennetaan pelastusliivien tai muiden hyväksytyjen kelluntavälineiden käyttövelvollisuutta määrittämällä käyttö pakolliseksi kaikissa huviveneiksi rinnastettavissa vesikulkuneuvoissa niiden ollessa kulussa lukuun ottamatta oleskelua alusten sisätiloissa.

4. Nykyinen informaatio-ohjaus ja itsesääntely

Lainsäädännön ja määräysten lisäksi vesiturvallisuuskampanjoinnilla, jatkuvalla järjestelmällisessä turvallisuuskasvatuksella sekä itsesääntelyllä on merkittävä vaikutus veneilyyn liittyvien turvallisuusasenteiden parantamiselle.

Venealan yhdistysten katsastus- ja koulutustoiminta sekä niihin liittyvä itsesääntely ja omavalvonta parantavat kiistattomasti veneilyturvallisuutta ja tietoisuutta turvallisesta veneilystä järjestäytyneiden veneilijöiden keskuudessa. Tämä työ ei kuitenkaan tavoita järjestäytymättömiä veneilijöitä, joten venealan yhdistysten turvallisuus- ja katsastustyö vaikuttaa vain pienehköön osaan veneilijöistä.

Toisaalta pakollisen veneilyajokortin tai virallisen katsastuksen vaatiminen olisivat voimakkaasti sääntelyä ja veneilyyn liittyvää hallintoa lisääviä toimia, joiden vaikuttavuus on kyseenalainen. Meripelastusseuran näkemyksen mukaan määrällisesti suurimman vaaran aiheuttavat pienveneet, joilla tehdään matkaa tutuilla vesillä, mökin edustalla tai esimerkiksi yleisestä rannasta mökille tai kalastuspaikalle. On luultavaa, että juuri nämä veneet jäisivät mahdollisen veneilyajokortti- tai katsastusjärjestelmän ulkopuolelle, jolloin toimien tavoitteena oleva turvallisuusvaikutus jäisi toteutumatta.

Meripelastusseuran mielestä lainsäädännön tiukentamisen asemesta voimavaroja tulee suunnata vapaaehtoisuuteen perustuvaan veneilykoulutukseen ja siihen liittyvien kannustimien kehittämiseen. Pakollisen veneilyajokortin sijaan tulee pyrkiä vaikuttamaan veneilijöiden turvallisuusasenteisiin ja -käyttäytymiseen koulutuksen ja valistuksen kautta. Järjestöjen suorittaman koulutus- ja valistustyön vaikuttavuutta tulisi lisätä ohjaamalla tähän järjestelmällisesti lisää voimavaroja.

5. Vesiliikenteen ohjaamista ja turvaamista koskevan sääntelyn muuttaminen

Meripelastusseura kannattaa tarpeellisen uuden sääntelyn sisällyttämistä uuteen vesiliikennelakiin säilyttäen kuitenkin sääntely entisellään lukuun ottamatta vanhentuneita ja perustuslain vastaisia osioita.

6. Päällikkö-määritelmä

Vesiliikennelain uudistuksessa tulisi määritellä selkeästi vesikulkuneuvon päällikön ja kuljettajan asema sekä näiden vastuut ja velvollisuudet. Samassa yhteydessä tulisi määrittää, mitä merilain 6. luvun säännöksiä sovelletaan suoraan veneilijöihin.

On tärkeää, että huviveneiden osalta voidaan selkeästi määrittää henkilö, joka on vastuussa veneen kuljettamisesta, merikelpoisuudesta huolehtimisesta, vesiliikennelainsäädännön määräysten noudattamisesta, matkustajien turvallisuudesta ja vaadittujen turvavarusteiden käyttämisestä.

Päällikön määritelmän selkeyttäminen parantaisi veneilyturvallisuutta myös valvontaa suorittavien viranomaisten puuttumismahdollisuuksien parantumisella.

Meripelastusseuran mielestä vesiliikennelainsäädännön uudistuksen yhteydessä tulee selkeästi määritellä aluksen päällikön ja kuljettajan asema sekä heidän vastuunsa ja velvollisuutensa.

7. Vuokravenesääntely

Meripelastusseuran mielestä miehittämättömien vuokraveneiden sääntelyä on mahdollista keventää edellyttäen, että tällaiset veneet täyttävät vesiliikennelainsäädännön huviveneille asetetut vaatimukset ja määräykset.

Sen sijaan miehitettyjä vuokraveneitä koskevia vaatimuksia ei voi lieventää, koska kyseessä on kaupallinen toiminta, jossa palvelun tuottaja on suoraan vastuussa matkustajien turvallisuudesta. On todennäköistä, että miehitettyjen vuokraveneiden merenkulkuviranomaisten suorittamista katsastuksista ja lupakirjakäytännöstä luopuminen heikentää merkittävästi vuokraveneiden matkustajien turvallisuutta ja kasvattaa onnettomuusriskiä. Lisäksi pätevyyskirjamenettelyn poistaminen heikentää palveluita tarjoavien vuokraveneenkuljettajien osaamista, mikä edelleen lisää onnettomuusriskiä.

Meripelastusseura vastustaa miehitettyjen vuokraveneiden sääntelyn keventämistä lupakirja- ja katsastusmenettelyn osalta, koska on selvää, että se heikentäisi vuokraveneiden matkustajien

turvallisuutta. Sen sijaan miehittämättömänä vuokrattavien veneiden sääntelyä voidaan keventää sillä edellytyksellä, että veneiden turvallinen käyttökunto ja varustus voidaan varmistaa.

8. Vesiliikenteen ja lain valvonnan helpottaminen

Meripelastusseuralla ei ole lausuttavaa vesiliikenteen ja lain valvontaan liittyvistä kysymyksistä.

9. Informaatio-ohjauksen ja itsesääntelyn vaikuttavuuden lisääminen

Vakiintuneet vesi- ja veneilyturvallisuuksia tekevät järjestöt sekä veneily-yhdistykset ovat oman toiminta-ajatuksensa mukaisesti tehneet turvallisuusasioita osana omaa toimintaansa sekä kampanjamuotoisesti. Lainsäädännön määräysten ohella tällaisella turvallisuusasioilla on tärkeä merkitys vesi- ja veneilyturvallisuuden edistämiseksi. Pitkäjänteinen, koordinoitu ja järjestelmällinen turvallisuusasioita edellyttäisi kuitenkin pysyvää rahoitusperustaa sekä määriteltyjä rakenteita. Lisäksi turvallisuusasioita edistämistä voitaisiin edistää viranomaisten ja valistustyötä tekevien järjestöjen yhteistoiminnan säännöllisellä ja järjestelmällisellä yhteistoiminnalla.

Tieliikenteen puolella Liikenneturva on vuosikymmenten ajan vaikuttanut turvallisen liikkumisen ja liikennekulttuurin edistämiseen pitkäjänteisellä ennaltaehkäisevällä työllä ja kampanjoilla. Vesiliikenteen osalta vastaava toiminta on hajanaista ja järjestäytymätöntä, vaikkakin alan järjestöt ja viranomaiset yhteistyötä tekevätkin.

Meripelastusseura toivoo julkista rahoitusta nauttivan kansallisen vesiturvaohjelman perustamisedellytysten selvittämistä, jotta vesiturvallisuuksia tekevien vakiintuneiden järjestöjen toimintaedellytykset voidaan turvata, jotta järjestöjen ja viranomaisten yhteistoiminnalle voidaan luoda pysyviä rakenteita ja että vesiliikenneturvallisuuksia edistävää valistusta ja asennekasvatusta voitaisiin kehittää järjestelmällisesti ja pitkäjänteisesti.

10. Vesiliikenteen automaation edistäminen

Meripelastusseuralla ei ole lausuttavaa vesiliikenteen automaation edistämisestä.

11. Vesiliikennejuopumuksen promilleraja

Vesiliikennejuopumuksen 1,0 promillen raja poikkeaa tieliikenteen 0,5 promillen rajasta. Tämä on omiaan aiheuttamaan veneilijöille epäselvyyttä sekä osaltaan luomaan mielikuvaa siitä, että veneen kuljettaminen juopuneena on hyväksyttyä. Vaikka tie- ja vesiliikennettä ei voida täysin rinnastaa toisiinsa, on selvää, että veneen kuljettaminen lievästi juopuneena heikentää turvallisuutta.

Toisaalta vesiliikennejuopumuksesta voidaan tuomita, jos veneen kuljettajan kyky suoriutua veneen kuljettamisesta alkoholin nauttimisen takia huonontunut. Näin ollen vesiliikennejuopumuksen nykyinen määritelmä mahdollistaa puuttumisen myös tapauksissa, joissa alkoholia nauttinut kuljettaja vaarantaa vesiliikenneturvallisuuksia, vaikka 1,0 promillen raja ei ylittyisikään. Tämä ei kuitenkaan ole yleisesti veneilijöiden tiedossa.

Rikoslain mukaan vesiliikennejuopumuksesta ei tuomita silloin, kun ohjailtavana on ollut soutuvene taikka siihen kooltaan, nopeudeltaan tai muuten rinnastettava vesikulkuneuvo. Suuri osa kuolemaan johtaneista vesiliikenneonnettomuuksista kuitenkin sattuu juuri tällaisille vesikulkuneuvoille. Onkin kyseenalaista, että vesiliikennejuopumuksen rajaa alentamalla voitaisiin kuitenkaan vaikuttaa tällaisten onnettomuuksien määrään. Pelastusliivien käytön pakollisuudella luultavasti olisi suurempi vaikutus hukkumiskuolemien ehkäisyssä.

Meripelastusseuran mielestä on selvää, että veneen kuljettaminen alkoholin vaikutuksen alaisena ei ainakaan paranna veneilyturvallisuutta. Lisäksi veneilijöille voisi olla selkeämpää, jos samat promilleraajat olisivat voimassa niin tie- kuin vesiliikenteessäkin. Jos vesiliikennejuopumuksen tuomittavuutta ei kuitenkaan uloteta kattamaan myös soutuveneitä ja niihin rinnastettavia vesikulkuneuvoja, muutoksen hukkumiskuolemia ehkäisevä vaikutus jäänee pieneksi.

12. Kansainvälisen huviveneenkuljettajan pätevyyskirjan myöntämisen helpottaminen

Meripelastusseura kannattaa kansainvälisen huviveneen kuljettajan pätevyyskirjan helpottamista niin, että pätevyyskirjan voisi myöntää auditoitu veneilyjärjestö tai koulutusorganisaatio. Tällainen järjestely kannustaisi veneilijöitä suorittamaan pätevyyskirjan ja näin lisäisi valveutuneisuutta määräyksistä, parantaisi vesillä liikkujien osaamista ja lisäisi turvallisuutta.

13. Erityisen tärkeät muutostarpeet

Meripelastusseuran mielestä veneilylainsäädännön uudistuksessa on vanhentuneiden säädösten päivittämisen ja lainsäädännön yhdenmukaistamisen lisäksi erityisen tärkeää pelastusliivien tai muiden hyväksytyjen kelluntapukineiden käyttämisen säätäminen pakolliseksi kaikissa vesikulkuneuvoissa katettujen veneiden sisätiloja lukuun ottamatta.

Lisäksi Meripelastusseura pitää tärkeänä vesikulkuneuvon kuljettajan ja päällikön määritelmien selkeyttämistä niin, että voidaan selkeästi määrittää henkilö, joka on vastuussa veneen kuljettamisesta, merikelpoisuudesta huolehtimisesta, vesiliikennelainsäädännön määräysten noudattamisesta, matkustajien turvallisuudesta ja vaadittujen turvavarusteiden käyttämisestä.

SUOMEN MERIPELASTUSSEURA RY


Jari Piirainen
Toimitusjohtaja


Marko Stenberg
Va. valmiuspäällikkö