

Irja Vesanen-Nikitin  
PAO/PPE

## **Yhteenvedo vesiliikennelain kokonaisuudistusta koskevista lausunnoista**

Esitys oli laajalla lausuntokierroksella. Lausuntoja saatiin kaikkiaan 58 kappaletta.

Lausuntoja antoivat seuraavat tahot:

SM, YM, OM, VM, TEM, PLM, MMM, STM, UM, Trafi, Liikennevirasto, Viestintävirasto, Ilmatieteen laitos, Ahvenanmaan maakunnan hallitus, Tulli, Tukes, Poliisihallitus, Tietosuojavaltuutetun toimisto, Vammaisten henkilöiden oikeuksien neuvottelukunta VANE, Pirkanmaan-, Varsinais-Suomen-, Keski-Suomen - ja Uudenmaan ELY-keskukset, Onnettomuustutkintakeskus, Pelastuslaitosten kumppanuusverkosto, Suomen Meripelastusseura ry, Turun yliopiston Brahea-keskus, Helsingin kaupunki, Janakkalan kunta, Suomen Kuntaliitto ry, Liikenneoikeusyhdistys ry, Suomen yrittäjät, AKT ry, Suomen varustamot ry, Suomen Ammattikalastajaliitto SAKL ry, Meriliitto – Sjöfartsförbundet ry, Helsingin Laivanpäällikköyhdistys, Purjehduksenopettajat PORY ry, Venealan keskusliitto Finnboat, Suomen Asianajajaliitto, Suomen Melonta- ja Soutuliitto ry, Skipperi, Suomen melontakouluttajat ry, Dokk oy, Suomen Vapaa-ajankalastajien Keskusjärjestö ry, South Coast Fishing Adventures / Tsacon Oy, Suomen Purjehdus ja Veneily ry Segling och Båtsport i Finland rf, Suomen luonnonsuojeluliitto, Suomen Latu, Pidä Saaristo Siistinä ry, Suomen Uimaopetus- ja Hengenpelastusliitto (SUH), Sukeltajaliitto ry - Finska dykarförbundet rf, Turvallisesti vesillä ry, Suomen Navigaatioliitto – Finlands Navigationsförbund r.f., Tampereen Navigaatioseura ry, Suomen Partiolaiset – Finlands Scouter ry ja kaksi yksityishenkilöä.

## **Yleistä lausunnoista**

Hyvin tai täysin positiivisia lausunnoista oli useita. Tällaisia lausuntoja saatiin seuraavilta tahoilta: Helsingin kaupunki (esitys helpottaa valvontaa, tukee Helsingin tavoitetta merellisten kohteiden saavutettavuuden parantamiseksi ja kaupungin strategiaa mahdollisena vesiautomaattiliikenteen kokeilualueena, edistää Suomen ja Helsingin asemaa yhtenä digitaalisen merenkulun kärkimaana ym., Skipperi (jakamistalouden alustayritys) (esitys edistää venevuokrauksen hintojen laskua), Suomen yrittäjät (esitys edistää sääntelytaakan keventämistä, jakamistalouden edistämistä ja elinkeinovapautta), Suomen Partiolaiset (esitys edistää olosuhteita turvallisemmalle merenkululle ja veneiden vuokrausta), Suomen Varustamot (esitys ajanmukaistaa ja kokoaa yhteen hajallaan olevan sääntelyn, selkeyttää meri- ja vesiliikenteen sääntelykokonaisuutta, parantaa turvallisuutta ja veneilyn vastuullisuutta), Turun yliopisto (esitys selkeyttää sääntelyä ja viranomaisten tehtäviä, parantaa kauppamerenkulun ja huviveneilyn yhteensovittamista turvallisesti, teknologian kehittäminen ja pilotointimahdollisuudet), Tietosuojavaltuutettu (tietosuoja otettu huomioon), Ahvenanmaa (valtakunnan ja maakunnan toimivaltajako asiantuntevasti selvitetty).

Muissa lausunnoissa saatiin yleisesti vain positiivista palautetta seuraavista asiakokonaisuuksista: Sääntelyn yhteen kokoaminen, viranomaistehtävien keskittäminen kielto ja rajoitusasioissa ja uuden väliaikaisen poikkeusmahdollisuuden aikaansaaminen alueellisissa kielto- ja rajoitusasioissa.

Valtaosassa lausunnoista oli positiivisia myös päällikköä koskevasta uudesta sääntelystä (mukaan lukien etäohjauksen edistäminen) eikä kuljettajaa ja luovuttajaa (esim. vuokralleantajaa) koskevia yleisiä vaatimuksiakaan yleensä kritisoitu, mutta joiltain osin tähän kokonaisuuteen esitettiin myös epäilyksiä. Päällikön vastuulla olevaa varustevaatimusten (pelastusliivit) noudattamista pidettiin joissain lausunnoissa riittämättömänä (SUH, Pelastuslaitosten kumppanuusverkosto, Suomen Meripelastusseura). Joissain lausunnoissa taas pidettiin omistajan ja haltijan vastuuta päällikkönä kohtuuttomana, jos hän ei käytännössä voisi vaikuttaa kulkuun. Myös omistajan rikosoikeudelliseen vastuuseen pyydettiin kiinnittämään huomiota (esim. Suomen Meripelastusseura, OM). Muutamassa lausunnossa oli epäilyä etäohjauksen mahdollistamisen turvallisuusvaikutuksista (Onnettomuustutkintakeskus). Joissain lausunnoissa haluttiin tekstiin selkeyttä siihen, että vesikulkuneuvon käyttöä voisi yhä harjoitella ilman lain yleistä pätevyysvaatimusta (Suomen Purjehdus ja Veneily, Suomen Latu).

Suuri osa lausunnoista oli positiivisia vuokravenesääntelyn keventämiseen (mukaan lukien jakamistalouden edistämiseen), mutta useissa oli myös kritiikkiä keventämiseen ainakin joiltain osin (katsastuksen, varustevaatimusten ja CE-merkinnän kumoamiseen ja pätevyysmääräysten ja merilain soveltamiseen vain kun vuokravene olisi pääasiallisesti ammattimaisessa käytössä). Muutamassa lausunnoissa epäiltiin rajanvedon päätoimisuuteen olevan hankalaa (Dokk Oy, Turvallisesti Vesillä). Suhdetta merilakiin pidettiin käytännön valvonnan kannalta vaikeana, jos kaikki vuokravenetoiminta ei olisikaan enää kauppamerenkulkua vaan siihen sovellettaisiin lievempiä vesiliikennelain päällikkövaatimuksia (Poliisi). Pätevyysvaatimusten ja/tai katsastusvaatimusten helpotuksia pidettiin joissain lausunnoissa turvallisuusriskinä (Onnettomuustutkintakeskus, Purjehduksenopettajat, Suomen Purjehdus ja Veneily, Finnboat, Navigaatioliitto) ja haluttiin mielellään pitää kiinni nykyjärjestelmästä vähintäänkin osittain (pätevyys aina jos ammattimaista). Joissain lausunnoissa taas arveltiin esityksen tuottavan hankaluuksia omaan toimintaan. Näissä lausunnoissa haluttiin kuitenkin helpotuksia omaan koulutus- ja opetustoimintaan sekä kalastusoppaiden toimintaan (MMM, Purjehduksenopettajat, South Coast Fishing Adventures). Eräissä lausunnoissa korostettiin, että yhdeksi ”perälaudaksi” esitettyä Liikenne- ja viestintäviraston määräyksenantovaltuutta veneiden osalta oli selvennettävä niin, että se koskisi kaikkia vuokrattavia veneitä eikä vain esityksen uuden määritelmän mukaisia vuokraveneitä (mm. Dokk Oy). Myös vastuunjako välittäjän, vuokralleantajan ja vuokralaisen välillä haluttiin joissain lausunnoissa selvennettävän.

Lausunnoissa oli vähemmän kiinnitetty huomioita uuteen liikennevirhemaksujärjestelmään. Muutamassa lausunnossa sitä kuitenkin yleisesti kannatettiin. Turvallisesti Vesillä ry ja Liikenneoikeusyhdistys eivät kuitenkaan kannattaneet lainkaan järjestelmän käyttöönottoa vesiliikenteessä. Joissain lausunnoissa kiinnitettiin huomiota siihen, ettei 70 euron liikennevirhemaksu teosta olisi riittävä, jos kyse oli varustepuutteista vaan tältä osin pitäisi sanktiona olla päiväsakko. Joissain lausunnoissa oli huomattu nopeusrikkomuksia koskeva puute. OM:llä oli lähinnä täsmennyksiä esitykseen liikennevirhemaksujärjestelmän ja rikoslain muutoksen osalta.

Valmistelusta: Useissa lausunnoissa kiitettiin valmistelua (yhteistyötä viranomaisten kesken ja huolellisia perusteluja), esityksen kattavuutta ja todettiin kokonaisuuden täyttävän hyvin tavoitteet.

**Eräitä tarkempia huomioita eri lausunnoista**

1. Toivottiin tarkennusta vaikutusarviointiin viranomaistehtävien keskittämisestä (alueelliset kiellot ja rajoitukset Traficomille) ja muille valvontaviranomaisille kuin poliisille (Raja, Tulli, tuomioistuimet) aiheutuvista vaikutuksista (liikennevirhemaksujärjestelmä)
2. Vesikulkuneuvon määritelmää ja oikeutta liikkua vesialueella haluttiin selkeyttää erityisesti vesitasojen osalta (suhde ilmailulainsäädäntöön)
3. Etäohjausta haluttiin selkeytettävän tekstissä
4. Päällikön vastuu vammaisen matkustajan turvallisuudesta toivottiin lisättävän perusteluihin
5. Automaation edistämistä ja teknisen kehityksen varmistamista toivottiin korostettavan vielä enemmän
6. Sisävesisääntöjen ja katsastusvaatimusten kumoamisasia haluttiin näkyviin paremmin
7. Veneiden ja niiden varusteiden markkinavalvontaviranomaisesta ehdotettiin säädettävän tässä yhteydessä
8. Kuulutuslainsäädännön uudistuksen todettiin olevan vireillä ja pyydettiin mainittavan (kielto- ja rajoitusasiat)
9. Kunnan (nykyinen) velvollisuus kiellon tai rajoituksen merkitsemisestä pyydettiin poistettavaksi (ehdotettiin Traficomille kiellon merkitsemisvelvoitetta vaikka kunnan alueella)
10. Siirtymäsäännöstä ehdotettiin lupa-asioihin (lain voimaantullessa vireillä olevat hakemukset)
11. Harrastesukellus, melonta ja kalastus pyydettiin otettavan yksityiskohdissa paremmin huomioon – ehdotuksia pykälämuotoiluihin
12. Veneiden varustevaatuksissa ja rekisteröinnissä todettiin olevan käytössä eri mitat (5m ja 5,5m) ja ne ehdotettiin yhtenäistettäväksi
13. Varustamoiden omat, vesiliikennejuopumusta koskevat tiukemmat vaatimukset pyydettiin mainittavan perusteluissa
14. Nopeustaulut pyydettiin muutettaviksi niin, että nopeuden määrittely olisi solmuina
15. Tulenarkoja aineita kuljettavan aluksen todettiin olevan vaikea tunnistaa
16. Muutosrekisteröinnin yhteydestä pyydettiin poistettavaksi pääasiallinen käyttökunta
17. Punaista vilkkuvaa valoa ei pidetty sopivana vesiliikenteen valvonnassa (pysäytysmerkit)
18. Sähkömoottorien ja polttomoottorien todettiin olevan eri asia – ehdotettiin alueellisten ym. kieltojen kohdistamista vain polttomoottoreihin
19. Ahtaan kulkuväylän määritelmää pidettiin erilaisena kuin meriteiden säännöissä ja pyydettiin selvittämään asia
20. Perustelut haluttiin päivitettävän viimeisten onnettomuustilanteiden mukaan
21. Muskeliveneille ym. pyydettiin asetettavan pätevyysvaatimukset
22. Uudistusta pidettiin tärkeänä, mutta myös (yhteispohjoismaisen) merilain kokonaisuudistus toivottiin aloitettavaksi