

VESILIIKENNELAIN KOKONAISUUDISTUSTA KOSKEVA HANKE

**Arviomuistio alan lainsäädännön yleisistä muutostarpeista
08.05.2017**

Sisällysluettelo

Johdanto	4
1. Nykyinen vesikulkuneuvolla liikkumista ja veneilyä koskeva sääntely	5
1.1 Vesiliikennelaki ja -asetus.....	5
1.2 Huviveneiden markkinoille tuonti ja sitä koskeva tekninen sääntely	6
1.3 Vesillä liikkumista ja väylien merkintää koskeva muu yleinen sääntely	6
1.4 Vesikulkuneuvojen rekisteröinti.....	8
1.5. Pätevyysvaatimukset.....	9
1.5.1. Vaatimukset huvialuksen ja miehitetyn vuokraveneen kuljettamiseksi.....	9
1.5.2 Radioluvat.....	9
1.6 Vuokraveneiden turvallisuutta koskevat vaatimukset	10
1.7 Merilain soveltuvuus veneilyyn	11
1.8 Meripelastusta ja ympäristövaatimuksia koskeva sääntely	12
1.9 Vesiliikenne rikokset ja rikkomukset	12
1.10 Muita vesillä liikkumista ja veneilyä koskevia säädöksiä	13
1.11 Uudistuksen rajaukset	13
2. Nykyinen käytäntö	14
2.1 Veneily	14
2.2 Vesiliikenteen valvonnasta	16
2.2.1 Trafian valvontatehtävistä käytännössä	16
2.2.2 Liikenneviraston valvontatehtävistä käytännössä	16
2.2.3 Ympäristöhallinnon valvontatehtävistä	17
2.2.4 Tullin valvontakäytännöt.....	17
2.2.5 Poliisin vesiliikenteen valvonnasta	19
2.2.6 Rajavartiolaitoksen vesiliikenteen valvonnasta ja meripelastustehtävistä	20
2.2.7 Vapaaehtoistyön ja Suomen Meripelastusseuran rooli vesiliikenteen pelastustehtävissä	21
2.3 Veneilyn turvallisuutta ja ympäristövastuuta edistävä viestintä	22
2.3.1 Viranomaisten turvallisuutta edistävä viestintä	22
2.3.2 Vapaaehtoisjärjestöjen turvallisuutta edistävä viestintä	24
3. Nykytilan arviointi	25
3.1 Vesiliikenteen turvallisuuspuutteet.....	25
3.1.1 Vesiliikenneonnettomuudet	25
3.1.2 Varusteita ja veneen päällikkyyttä koskevat puutteet.....	30
3.1.3 Alkoholin käyttö.....	31
3.1.4 Veneilyajokortin ja venekatsastuksen tarve?	31

3.1.5 Merikarttojen puutteellinen käyttö.....	32
3.2. Sääntelyn hajanaisuuteen, vanhentuneisuuteen ja perustuslainmukaisuuteen liittyvät ongelmat	32
3.2.1 Yleistä sääntelyn hajanaisuudesta ja epäselvyyksistä.....	32
3.2.2 Vesiliikennettä koskevan sääntelyn, säädöstasoon ja sääntelyn vanhentuneisuuteen liittyvät ongelmat	33
3.2.3 Kieltoihin ja rajoitukseen liittyvä koordinoitintarve	35
3.2.4 Merilain soveltuvuuteen liittyvät epäselvyydet	36
3.4 Vuokravesisääntelyn keventämistarpeet	37
3.5 Viranomaisten yleisten valvontavastuiden selkeyttäminen.....	37
4. Vesiliikenteen sääntelystä eräissä muissa maissa	38
4.1 Veneen kuljettamiseen vaadittava pätevyys	38
4.2 Kelluntapukineiden (mukaan lukien pelastusliivit) käyttö.....	39
4.3 Päällikkyysääntely	39
4.4 Vuokravesisääntely	41
4.5 Veneilijöitä koskeva promilleraja.....	42
4.6 Vesiliikennesääntöjä ja -merkkejä koskeva sääntely.....	42
4.7 Käynnissä olevat vesiliikenteeseen liittyvät uudistukset.....	43
5. Muutosten toteutusvaihtoehtoihin liittyviä kysymyksiä	44
LIITE.....	46

Johdanto

Liikenne- ja viestintäministeriö päätti aloittaa vesiliikennelain kokonaisuudistuksen valmistelun lokakuussa 2016.

Vesiliikennelain tarkoitus ja suhde muuhun merenkulkua ja vesiliikennettä koskevaan lainsäädäntöön, kuten huvivenelainsäädäntöön ja vuokraveneitä koskevaan sääntelyyn, on epäselvä. Laki koskee pääosin veneilijää ja vesiskootterilla liikkujaa mutta osittain myös kaupparenkulkua. Vesillä liikkujan käyttäytymiseen kohdistuvaa, sanktioitua sääntelyä sisältyy myös eräisiin asetuksiin, mikä ei vastaa nykylainsäädännön vaatimuksia. Sääntelyä on kahdeksassatoista eri laissa, kahdessatoista asetuksessa, kymmenessä määräyksessä ja yhdessä päätöksessä, jotka kaikki on mainittu tämän arviomuistion liitteessä. Käytännössä on vaikea jäsenellä, mistä asiasta kussakin säädöksessä säädetään ja keitä mikäkin säännös koskee. Sääntely on hajallaan, osittain vanhentunutta ja hyödytöntä ja toisaalta puutteellista. Viranomaisten roolit ovat epäselvät, mikä aiheuttaa myös päällekkäistä työtä.

Uudistuksen tarkoituksena on uudistaa vesiliikennelaki kokonaisuudessaan ja selkeyttää lain roolia osana muuta meri- ja vesiliikennettä koskevaa sääntelyä. Vesiliikenteen sääntelyä uudistetaan ja karsitaan kokoamalla mahdollisuuksien mukaan sääntely yhteen lakiin. Osa nykyisestä alemmantasoisesta sääntelystä nostetaan lain tasolle ja osa sääntelystä kumotaan.

Tavoitteena on (vrt. tieliikennelain uudistus) veneilijän käyttäytymistä koskevan sääntelyn ajanmukaistaminen, viranomaisten roolien ja tehtävien selkeyttäminen sekä mahdollisen turhan sääntelyn purku ja jakamistalouden sekä automaation mahdollistaminen. Tavoitteena on yhä myös vesiliikenteen turvallisuuden ja vastuullisen veneilyn lisääminen, mitkä vastaavat lain nykyisiä tavoitteita ja ovat hyvä lähtökohta myös jatkossa.

Vesiliikennelain kokonaisuudistuksella on liittyviä myös maakuntauudistukseen ja Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla valmisteilla olevaan virastouudistukseen.

Hanke on tarkoitus valmistella avoimesti ja vuorovaikutuksessa sidosryhmien ja muiden tahojen kanssa. Tämän muistion tarkoituksena on kuulla sidosryhmiä ja muita tahoja heidän näkemystensä huomioon ottamiseksi uudistuksessa. Muistiossa on tarkasteltu yleisesti nykyistä sääntelyä ja sen ongelmia sekä kuvattu myös veneilyn turvallisuuteen liittyvän vapaaehtoistoiminnan ja itsesääntelyn merkitystä. Muistioon ei sisälly varsinaisia ehdotuksia tai toteutusmalleja, mutta siihen sisältyy uudistuksen toteuttamiseen liittyviä kysymyksiä, jotka on ratkaistava valmistelussa. Koska muistiossa ei esitetä toteutusvaihtoehtoja tai muutosehdotuksia, muistio ei myöskään sisällä vaikutusten arviointia.

Tätä muistiota on valmisteltu yhteistyössä liikenteen turvallisuusviraston (Trafin), Liikenneviraston, sisäministeriön, ELY- keskusten, Poliisin, Rajavartiolaitoksen ja Tullin kanssa ja muistion on tarkoitus olla lausunnolla touko-kesäkuussa 2017. Sidosryhmiä ja muita tahoja kuullaan laajasti myös jatkossa valmistelun aikana. Vesiliikennelain kokonaisuudistusta koskeva ehdotus hallituksen esitykseksi on tarkoitus valmistella

siten, että se olisi keväällä 2018 lausunnolla ja voitaisiin antaa eduskunnalle syksyllä 2018.

1. Nykyinen vesikulkuneuvolla liikkumista ja veneilyä koskeva sääntely

1.1 Vesiliikennelaki ja -asetus

Vesiliikennelaisissa (463/1996) säädetään yleisesti vesillä liikkumisesta vesikulkuneuvolla. Laki sisältää vesillä liikkujan velvollisuuksia ja vastuuta koskevaa yleistä sääntelyä sekä kilpailujen ja harjoitusten rajoittamista sekä tiettyjen vesikulkuneuvojen käytön rajoittamista koskevaa sääntelyä. Lisäksi se sisältää kanavaliikenteen ohjauspalvelujen järjestämisen pääperiaatteet. Sääntely kohdistuu suurelta osin pienempien vesikulkuneuvojen, kuten veneiden ja vesiskoottereiden, käyttäjiin, mitä laissa ei kuitenkaan ole erikseen mainittu. Vesillä liikkujan yleisiä velvollisuuksia ovat muun muassa noudattaa olosuhteiden edellyttämää huolellisuutta ja varovaisuutta, toimia niin, ettei vaikeuta tai häiritse muiden vesillä liikkumista pakottavaa syytä lukuun ottamatta, ja velvollisuus olla aiheuttamatta vaaraa tai vahinkoa muille tai tarpeetonta haittaa ympäristölle sekä velvollisuus pysähtyä ja esittää kuljettajaa ja kulkuneuvoa koskevat asiakirjat. Vesikulkuneuvon kuljettajana ei saa toimia henkilö, jolla ei ole olosuhteisiin nähden tarvittavaa ikää, kykyä tai taitoa. Rekisteröitävän moottorikäyttöisen vesikulkuneuvon kuljettajan vähimmäisikä on pääsääntöisesti 15 vuotta. Lisäksi laki sisältää liikkumisen alueellisia rajoituksia ja kieltoja sekä vesialueen kilpailu- ja harjoituslupia koskevia säännöksiä ja kanavaliikenteen ohjauspalveluja koskevaa sääntelyä, joka kohdistuu myös kauppamerenkulkuun.

Lain yleisestä valvonnasta vastaa Liikennevirasto. Tehtävä on laajempi kuin mitä Liikennevirastosta annetussa laissa (862/2009) todetaan viraston tehtävistä vesiliikenteen osalta. Sen mukaan viraston tehtävänä on muun muassa valvoa vesivälänpitoa koko maassa.

Lain noudattamista ympäristöhaittojen ehkäisemisen ja torjumisen osalta valvova viranomaisena on toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (jäljempänä ELY-keskus) sen toimialueella. Vesikulkuneuvojen käyttämisen valvonnasta vesialueella vastaavat Liikenteen turvallisuusvirasto (jäljempänä Trafi), Poliisi, Rajavartiolaitos ja Tulli.

Alueellisista kielloista ja rajoituksista päättää ELY-keskus, paitsi jos kyse on yleisestä kulkuvälästä, jolloin päätösvalta asiasta on Liikennevirastolla. Moottorikäyttöisten vesikulkuneuvojen kilpailujen tai harjoitusten toistuvaan tai pysyvään järjestämiseen tarvitaan pääsääntöisesti lupa, jonka myöntää kunta. Useamman kunnan alueelle kilpailu- tai harjoituslupa on kuitenkin haettava ELY-keskukselta.

Jos tietty moottorikäyttöinen vesikulkuneuvotyyppi aiheuttaa haittaa luonnolle, muulle ympäristölle, kalastukselle, muulle elinkeinolle tai yleiselle luonnon virkistyskäytölle tai muulle yleiselle edulle, laki sisältää myös mahdollisuuden kieltää tuon kulkuneuvotyypin käyttö aluekohtaisesti. Kiellosta päättää ELY-keskus lukuun ottamatta kauppamerenkulkuun käytettäviä aluksia, joita koskevasta kiellosta päättää Trafi.

Laki sisältää yleisen valtuutuksen säätää asetuksella pysähdysmerkeistä ja Liikenneviraston määräyksellä niistä vesiliikennemerkeistä, joissa on kyse kielto- ja rajoitusmerkeistä. Valtioneuvoston asetuksella puolestaan annetaan oikeus säätää vesiliikenteen liikennesäännöistä, vesikulkuväylien merkitsemisestä sekä vesiliikenteen ohjaamisesta ja siihen liittyvästä valvonnasta. Laissa valtuutetaan lisäksi Liikennevirasto antamaan määräyksiä vesiliikenteen ohjaamisesta ja siihen liittyvästä valvonnasta, vesiliikenteen liikennesäännöistä ja vesikulkuväylien merkitsemisestä. Vesikulkuneuvojen ja niiden moottoreiden, varusteiden ja tarvikkeiden tarkempien teknisten määräysten ja poikkeusten antamisen osalta laissa annetaan sen sijaan valtuus Trafille.

Vesiliikenneasetus (124/1997) sisältää tarkempia säännöksiä vesikulkuneuvon perusvarustuksesta. Siihen kuuluvat muun muassa pelastusliivit, tyhjennyspumppu tai muu väline veden poistamiseen, aivot tai mela ja käsiammutin. Asetus sisältää myös tarkempia säännöksiä kielto- ja rajoitusasioiden käsittelystä. Se sisältää myös valtuutuksen Merenkulkuhallitukselle antaa määräyksiä ja poikkeuksia vesikulkuneuvoja ja niiden moottoreita, varusteita ja tarvikkeita koskevista määräyksistä. Merenkulkuhallituksen 23.4.1997 antama päätös vesikulkuneuvojen varusteista on yhä voimassa ja se sisältää lähinnä pelastusliivien hyväksyntää koskevat vaatimukset ja käsiammutinvaatimusta koskevat poikkeukset.

1.2 Huviveneiden markkinoille tuonti ja sitä koskeva tekninen sääntely

Huviveneiden turvallisuudesta ja päästövaatimuksista annetussa laissa eli ns. huvivenelaissa (1712/2015) säädetään huviveneiden, vesiskoottereiden ja niiden varusteiden ja moottorien vaatimustenmukaisuudesta. Laissa säännellään näiden kulkuneuvojen tuomista markkinoille ja se koskee erityisesti toiminnanharjoittajia. Vesikulkuneuvossa tulee tämän lain mukaan olla CE-merkintä ja sille on tehtävä vaatimustenmukaisuusarviointi ennen kuin se voidaan asettaa markkinoille. Vesikulkuneuvojen markkinavalvonnasta vastaa Trafi. Laki pohjautuu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviin 2013/53/EU huviveneistä ja vesiskoottereista sekä direktiivin 94/25/EY kumoamisesta (huvivenedirektiivi). Tulli valvoo huvivenelain vaatimusten noudattamista Euroopan unionin ja Euroopan talousalueen ulkopuolelta tapahtuvassa tuotteiden maahantuonnissa.

Trafin määräys huviveneiden turvallisuudesta ja päästövaatimuksista (14.1.2016, TRAFI/10668/03.04.01.00/2015) sisältää vesikulkuneuvojen melu- ja päästövaatimukset sekä tuotteiden suunnittelu- ja rakentamismääräykset. Määräyksellä on pantu täytäntöön huvivenedirektiivin liitteet.

Valtioneuvoston asetus nestekaasulaitosten turvallisuusvaatimuksista (858/2012) sisältää säännökset muun muassa kaasulaitteiden asentamisesta ja sijoittamisesta veneessä.

1.3 Vesillä liikkumista ja väylien merkintää koskeva muu yleinen sääntely

Kaikkia merellä liikkuvia aluksia, mukaan lukien veneitä, velvoittaa kansainvälinen sopimus yhteentörmäämisen ehkäisemiseksi merellä vuodelta 1972 (SopS 30/1977, ns. COLREGs, Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at

Sea), joka on saatettu Suomessa voimaan asetuksella 30/1977 (asetus kansainvälisistä säännöistä yhteentörmäämisen ehkäisemiseksi merellä vuonna 1972 tehdyn yleissopimuksen voimaansaattamisesta). Näistä säännöistä käytetään nimeä *meriteiden säännöt*. Ne sisältävät muun muassa alusten keskinäisiä väistämissääntöjä ja alusten ohjaus- ja kulkusääntöjä, kuten turvallista nopeutta, ohitusta sekä valojen ja äänimerkkien sekä hätämerkkien käyttöä koskevia sääntöjä.

Suomessa meriteiden sääntöjen noudattaminen on säädetty pääosin pakolliseksi myös Suomen sisävesillä. Tästä säädetään asetuksessa yhteentörmäämisen ehkäisemisestä sisäisillä kulkuvesillä (252/1978). Säännöistä käytetään nimeä *sisävesisäännöt*. Asetuksen mukaan sisävesien satamissa, kanavissa ja erityisissä väylissä voi asianomainen viranomaisen yhdessä merenkulkuhallituksen kanssa antaa asetuksesta poikkeavia tai sitä täydentäviä määräyksiä.

Asetus vesikulkuväylien merkitsemisestä (846/1979) koskee merellä tai muussa vesistössä olevien kulkuväylien merkitsemistä sekä muuta vastaavaa vesiliikenteen ohjaamista ja turvaamista. Sen 2 §:ssä on määritelty turvalaitteet seuraavasti: "Merenkulun turvalaitteet ovat kiinteitä tai kelluvia. Kiinteitä turvalaitteita ovat elektroniset paikanmäärittämysasemat ja -laitteet, tutkamerkit, majakat, linja- ja sektoriloistot, linjamerkit, reunamerkit, kummelit ja muut tunnusmerkit, vesiliikennemerkkit, valo-opasteet sekä muut näihin verrattavat kiinteät laitteet. Kelluvia turvalaitteita ovat poijut, viittapojut ja viitat".

Samassa asetuksessa valtuutetaan merenkulkuhallitus antamaan määräyksiä ja ohjeita mm. kulkuväylien merkitsemisestä. Asetus sisältää joitakin velvoitteita aluksen omistajalle, kuten veneilijälle. Asetuksen 9 §:ssä säädetään, että "jos kulkuväylään tai muulle vesiliikennealueelle uponnut alus, aluksen osa tai tavara on vaarallinen tai haitallinen merenkululle tai veneilylle, on aluksen omistajan tai sen, jonka hallinnassa alus tai tavara oli, niin pian kuin mahdollista poistettava uponnut esine". Asetuksessa on myös yleinen kieltö asettaa merenkulun turvalaitteita ilman lupaa. Se sisältää myös rangaistussäännökset asetuksen tai sen nojalla annettujen säännösten rikkomisesta.

Liikennevirasto on antanut ohjeen vesiväyliin liittyvistä käsitteistä (Dnro 4956/1021/2011), jonka mukaan merenkulun turvalaite on: "kulkuväylän merkitsemistä tai muuten vesiliikenteen ohjaamista ja turvaamista varten vesialueelle tai rannalle sijoitettu rakenne ja laite. Navigointiin ja väylän merkitsemiseen käytettävien merimerkkien lisäksi merenkulun turvalaitteiksi luetaan myös vesiliikennemerkkit ja valo-opasteet." Vesikulkuväylien merkeistä ja merkitsemisestä sekä vesiliikenteen ohjaamisesta ja turvaamisesta on säännöksiä lisäksi useissa säädöksissä.

Erityissääntelyä on myös valtion sulku- ja avokanavilla sekä avattavien siltojen kautta tapahtuvasta vesiliikenteestä, josta säädetään kanavien ja avattavien siltojen liikennesäännöistä annetussa asetuksessa (512/1991). Asetusta noudatetaan sen sanamuodon mukaan "myös Saimaan kanavan Neuvostoliiton puoleisella osalla Neuvostoliitolta vuokratulla alueella". Asetuksessa on monia vesikulkuneuvoilla liikkuja velvoittavia säännöksiä, kuten yleinen nopeusrajoitus ja säännöksiä ohittamisesta sekä ankkuroinnista. Asetuksen mukaan merenkuluviranomainen voi mm. kieltää kulkemisen kanavassa tai avattavan sillan kautta tietyissä tilanteissa ja merenkulkuhallituksella on oikeus antaa vapaa-ajan viettoon liittyvää liikennettä

koskevia rajoittavia määräyksiä. Myös tämä asetus sisältää yleiset rangaistussäännökset sen tai sen nojalla annettujen säännösten rikkomisesta.

Liikenneviraston määräyksessä vesiliikennemerkkeistä ja valo-opasteista (12.4.2017, LIVI/2393/00.03.03/2017) määrätään vesiliikennemerkkeistä ja niiden sijoittamisesta. Määräys sisältää eri merkkien tarkoitukset sekä merkkejä koskevat vaatimukset. Vesiliikennemerkkit ovat 1) kieltoverkkejä 2) määräystä, rajoitusta tai varoitusta osoittavia merkkejä, 3) tiedotusmerkkejä, 4) apumerkkejä tai 5) kaapeli- ja johtotauluja ja suuntamerkkejä. Kieltoverkkejä ovat mm. pysäköimiskieltoverkki ja ohittamiskieltoverkki. Määräystä, rajoitusta tai varoitusta osoittavia merkkejä ovat mm. pysähtymisverkki ja nopeusrajoitusverkki.

Liikenneviraston määräyksessä yleisten kulkuväylien merkitsemisestä (28.5.2015, Dnro LIVI/2584/06.04.01/2015) määrätään mm. viitoitusjärjestelmän merkeistä ja merkintäjärjestelmässä käytettävistä vilkkutyypeistä. Viitoitusjärjestelmän merkeillä tarkoitetaan 1) lateraalimerkkejä, 2) kardinaalimerkkejä, 3) karimerkkejä, 4) turvavesimerkkejä ja 5) erikoismerkkejä.

Liikennevirasto on myös antanut määräykset valtion sulkua- ja avokanavien sekä avattavien siltojen liikennekausista ja aukioloajoista (2.5.2016, Dnro LIVI/2895/06.02.02/2016) ja määräykset aluksille ja puutavaralautoille asetettavista vaatimuksista valtion sulkua- ja avokanavilla sekä avattavilla silloilla (2.5.2016, Dnro LIVI/2895/06.02.02/2016).

Samoin Liikennevirasto on antanut ohjeet ilmajohtojen sekä kaapeleiden ja putkijohtojen asettamisesta ja merkitsemisestä vesialueella (Liikenneviraston ohjeita 23/2014).

Liikennevirasto on antanut vesiliikennelain 26 §:n perusteella vesiliikennettä koskevia tilapäisiä kieltoja ja rajoituksia tilanteissa, joissa ei ole ollut mahdollista soveltaa 15 ja 16 §:ää eikä myöskään alusliikennepalvelulakia, koska se ei kata kaikkia alueita eikä kaikkea liikennettä.

Alusliikennepalvelulaissa (623/2005) säädetään alusliikennepalvelusta (Vessel Traffic Service, VTS). Alusliikennepalvelulla tarkoitetaan alusliikenteen valvontaa ja ohjausta, jolla on valmiudet toimia vuorovaikutuksessa liikenteen kanssa ja reagoida muuttuviin liikennetilanteisiin. Liikennevirasto on alusliikennepalvelulain mukainen VTS-viranomainen. Laki koskee pääasiassa kauppamerenkulun väylillä liikkuvia kauppa-aluksia sekä pituudeltaan yli 24 metriä olevia huviveneitä. Niiden tulee ilmoittautua alusliikennepalvelulle saapuessaan sen nk. VTS-alueelle. VTS-viranomainen voi kuitenkin lain 21 §:n 3 momentin mukaan yksittäistapauksissa sää- tai jääolosuhteiden taikka muiden meriturvallisuussyiden vuoksi määrätä myös muita aluksia osallistumaan alusliikennepalveluun.

1.4 Vesikulkuneuvojen rekisteröinti

Vesikulkuneuvojen rekisteröinnistä säädetään vesikulkuneuvorekisteristä annetussa laissa (424/2014). Jos vesikulkuneuvo on lain mukaan rekisteröitävä, sitä ei saa käyttää vesiliikenteessä ennen kuin se on merkitty rekisteriin.

Vesikulkuneuvorekisteriä ylläpitää Trafi, joka on antanut määräyksen vesikulkuneuvon

rekisteröinnistä (23.8.2016, TRAFI/194896/03.04.01.00/2016). Määräyksessä on tarkemmat määräykset siitä, mitä tietoja merkitään rekisteriin ja rekisteröintitodistukseen.

1.5. Pätevyysvaatimukset

1.5.1. Vaatimukset huvialuksen ja miehitetyn vuokraveneen kuljettamiseksi

Suomessa huviveneen kuljettajalta ei vaadita erityistä pätevyyskirjaa, vaan edellytyksenä on riittävä ikä, kyky ja taito. Näitä ei ole määritelty tarkemmin, joskin rekisteröitävää moottorikäyttöistä vesikulkuneuvoa kuljettavan henkilön (käytännössä ohjailusta vastaavan eli päällikön) tulee olla 15 vuotta täyttänyt.

Yli 24-metrinen huvialuksen päälliköllä on oltava kansainvälinen huviveneen kuljettajan pätevyyskirja. Huvialuksella tarkoitetaan urheiluun tai vapaa-ajan viettoon tarkoitettua alusta, jonka rungon pituus sovellettavien yhdenmukaistettujen standardien mukaan mitattuna on yli 24 metriä ja jonka bruttovetoisuus on alle 500. Kansainvälisen huviveneen kuljettajan pätevyyskirjasta säädetään laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain (1687/2009, ns. laivaväkilaki) 15 §:ssä. Pätevyyskirjan saamisen edellytyksistä säädetään aluksen miehityksestä ja laivaväen pätevydestä annetussa valtioneuvoston asetuksessa (166/2013, ns. miehitysasetus).

Miehitettynä vuokratun vuokraveneen kuljettajalla on oltava vuokraveneen kuljettajankirja. Jos miehitettynä vuokratun vuokraveneen kuljettaja toimii kansainvälisessä liikenteessä, hänellä on oltava vuokraveneen kuljettajankirjan lisäksi kansainvälinen huviveneen kuljettajan pätevyyskirja.

Miehitysasetuksen 32 ja 33 §:ssä on säännökset vuokraveneen kuljettajankirjan ja kansainvälisen huviveneenkuljettajankirjan saamisen edellytyksistä. Vuokraveneen kuljettajankirjan saaminen edellyttää muun muassa 18 vuoden ikää, henkilöauton ajokortin saamisen edellytyksenä olevaa lääkärintodistusta ja ensiapukoulutuksen suorittamista sekä soveltuvaa kokemusta aluksen kuljettamisesta. Molemmat kuljettajankirjat edellyttävät myös kokeen suorittamista. Kansainvälinen kuljettajankirja edellyttää erityisen kansainvälisen tutkinnon suorittamista.

Laivaväkilaki sisältää myös valtuutuksen, jonka mukaan Trafi voi antaa tarkempia määräyksiä huvialuksen ja vuokraveneen miehityksestä ja siihen liittyvistä laivaväen pätevyysvaatimuksista. Lain nojalla Trafi on antanut määräyksen laivaväen pätevyyksistä (19.6.2014, TRAFI/13222/03.04.01.00/2013), jossa määritellään, mitä asiakokonaisuuksia – kuten meriteiden säännöt ja vesiliikennelaki – vuokraveneen kuljettajankirjan saamiseksi on hallittava.

Vapaaehtoinen kouluttautuminen ja pätevyyskirjojen hakeminen on melko suosittua. Pätevyyskirjoja haetaan Trafilta. Trafi myöntää vuosittain useita satoja kansainvälisiä huviveneenkuljettajankirjoja sekä vuokraveneen kuljettajankirjoja. Vuonna 2016 näitä kirjoja myönnettiin yhteensä 619 kpl.

1.5.2 Radioluvat

Radioluvista säännellään tietoyhteiskuntakaaren (917/2014) 6 luvussa. Lain mukaan radiolähetimien hallussapito ja käyttö edellyttävät Viestintäviraston myöntämää radiolupaa, jollei toisin säädetä. Lupavaatimus aluksille on kansainvälinen, ja siitä säännellään kansainvälisessä radio-ohjesäännössä (international Radio Regulations - RR 18 ja Rec. 7), jonka Suomi on ratifioinut.

Lupamenettely on kaikenlaisille aluksille, vapaa-ajan aluksille ja ammattimerenkulun aluksille, sama. Suomessa ei pääsääntöisesti ole säädetty veneilyn osalta siitä, miten kauas alus voi mennä ilman radiolaitteita, minkälainen radioasema pitää olla, tai ylipäätään siitä, onko veneessä oltava radiolaitteita. Pääsääntöisesti meriradiolähetimien pakollisuus koskee vain vuokravene- ja ammattialustoimintaa. Jos veneilijä hankkii veneeseensä meriradiolähetimiä vapaaehtoisesti, tietyt velvoitteet tulevat voimaan. Yleisin radiolähetin aluksessa on meri-VHF-radiopuhelin.

Kansainvälisissä, Euroopan unionin säädöksissä ja kansallisissa säädöksissä edellytetään myös, että meriradiotaajuuksia käyttävällä on oltava asianmukainen pätevyystodistus. Viestintävirasto järjestää meriradioliikenteen pätevyystutkinnot ja myöntää tietoyhteiskuntakaaren nojalla pätevyystodistukset veneilijöille ja ammattimerenkulkijoille. Aluksen radioluvan yksi myöntämisen edellytys on, että luvanhakijalla on asianmukainen pätevyystodistus.

1.6 Vuokraveneiden turvallisuutta koskevat vaatimukset

Voimassa oleva vuokravene-sääntely ei perustu kansainvälisiin velvoitteisiin. Vuokraveneillä tarkoitetaan laivaväkilain 2 §:n 16 kohdan mukaan eräiden huviveneiden turvallisuudesta ja päästövaatimuksista annetun lain (621/2005) (nykyinen laki on huviveneiden turvallisuudesta ja päästövaatimuksista annettu laki (1712/2015)) soveltamisalaan kuuluvaa, huvikäyttöön miehitettynä vuokralle tarjottavaa alusta, joka kuljettaa muussa kuin säännöllisessä liikenteessä enintään 12 matkustajaa; ei kuitenkaan purjevenettä, jonka rungon pituus on valmistajan ilmoituksen mukaan alle 5,5 metriä, moottorilla varustettua venettä, jonka moottoriteho on moottorin valmistajan ilmoituksen mukaan alle 15 kilowattia, vesiskootteria eikä soutuvenettä.

Samoin lain 2 §:n 13 kohdan mukaan huviveneellä tarkoitetaan vesiskootteria sen pituudesta riippumatta sekä tyypistä tai kuljetuskoneistosta riippumatta urheiluun tai vapaa-ajan viettoon tarkoitettua venettä, jonka rungon pituus sovellettavien yhdenmukaistettujen standardien mukaan mitattuna on vähintään 2,5 ja enintään 24 metriä; huviveneellä ei tämän lainkohdan mukaan tarkoiteta miehitettyä vuokralle tarjottavaa alusta.

Laivaväkilakia sovelletaan huvialukseen ja miehitettynä vuokrattavaan vuokraveneeseen, mutta tavalliseen huviveneeseen lakia ei sovelleta. Laivaväkilaisissa säädetään muun muassa alusten miehityksestä ja laivaväen pätevyydestä. Huvialuksia ja miehitettyjä vuokraveneitä koskevat siis mm. miehityksen vahvistamista koskeva sääntely sekä pätevyyskirjat.

Vuokraveneitä koskevista teknisistä vaatimuksista säädetään aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetussa laissa (1686/2009) (ns. alusturvallisuuslaki). Kuten laivaväkilakia, myöskään alusturvallisuuslakia ei sovelleta

tavallisiin huviveneisiin. Alusturvallisuuslaki sisältää määritelmän vuokraveneestä. Tämä määritelmä on laajempi kuin laivaväkilakiin sisältyvä määritelmä, sillä se kattaa myös miehittämättömät vuokraveneet. Alusturvallisuuslain 51 §:n mukaan vuokraveneet on katsastettava. Katsastusvelvollisuus – toisin kuin pätevyysvaatimukset – koskee näin ollen myös miehittämättöminä vuokrattavia veneitä.

Samana lainkohdan mukaan Trafi antaa tarkemmat määräykset siitä, milloin peruskatsastus, uusintakatsastus, vuosikatsastus, välikatsastus ja määräaikainen katsastus tehdään ja mitä näihin katsastuksiin sisältyy. Trafi on antanut alusturvallisuuslain nojalla määräyksen alusten katsastuksista (14.2.2013, TRAFI/976/03.04.01.00/2013).

Vuokraveneiden katsastuksesta on ohjeistusta Trafin verkkosivuilla <https://www.trafi.fi/veneily/veneilyturvallisuus/vuokraveneet>. 1.1.2010 jälkeen peruskatsastetulta vuokraveneeltä on vaadittu CE-merkintää. Jos vuokraveneeksi katsastettavalta veneeltä puuttuu CE-merkintä, veneelle tulee tehdä niin sanottu rakentamisen jälkeinen arviointi, jossa vene arvioidaan ilmoitetun laitoksen toimesta ja omistaja voi kiinnittää CE-merkinnän, jos huvivene täyttää vaatimukset. Huviveneille CE-merkinnän hankkiminen on siis mahdollista jälkikäteen, toisin kuin monissa muissa kuluttajatuotteissa.

Alusturvallisuuslain 23 § sisältää valtuutuksen, jonka mukaan Trafi voi antaa määräyksiä yleisten turvallisuusvaatimusten täyttämiseksi muun muassa vuokraveneiden rakenteesta ja varusteista, vakavuudesta, merenkulkuvarusteista, kulkuvaloista, paloturvallisuudesta, sähköasennuksista jne. Tämän valtuutuksen nojalla Trafi on antanut määräyksen vuokraveneiden laitteista ja varusteista (24.4.2015, TRAFI/31284/03.04.01.00/2014). Määräys sisältää muun muassa vuokraveneiden jaottelun luokkiin liikennealueiden perusteella, näiden veneiden sammuusvälineitä ja palovaroittimia sekä nestekaasujärjestelmiä koskevat vaatimukset sekä ankkuria ja ankkuriköyttä ja -kettinkejä, navigointi- ja radiolaitteita ja hengenpelastuslaitteita koskevat vaatimukset.

1.7 Merilain soveltuvuus veneilyyn

Merilaissa (674/1994) säännellään ensisijaisesti kauppamerenkulkua ja sen soveltaminen veneilyyn on jossain määrin epäselvää. Merilain 1 luvun 9 §:n mukaan merilain säännöksiä sovelletaan sellaiseen alukseen, jota ei käytetä kauppamerenkulkuun, vain, mikäli ne kulloinkin siihen soveltuvat. Vesikulkuneuvorekisterilain mukaan vesikulkuneuvon kansallisuuteen ja oikeuteen käyttää Suomen lippua sovelletaan merilain 1 luvun 1 §:ää. On arveltu, että veneilijöihin *voisivat* soveltua seuraavat merilain säännökset:

- a) 6 luku, jossa säädetään aluksen päällikkyydestä ja esim. päällikön velvollisuudesta auttaa merihädässä olevaa. Veneilijöihin voisivat soveltua myös
- b) saman luvun 3 § sekä 9 – 12 §:t. Pykälissä säädetään mm. päällikön velvollisuudesta huolehtia siitä, että alus on merikelpoinen ja että sitä kuljetetaan ja käsitellään hyvän merimiestaidon mukaisesti. Päällikön on myös hankittava tietoja voimassa olevista määräyksistä ja ohjeista niissä paikoissa, joissa alus matkallaan käy. Niiden soveltaminen veneilijöihin on kuitenkin

tulkinnanvaraista, vaikka merilaki koskee kaikkia aluksia, joihin huviveneetkin kuuluvat.

- c) 8 luku, jossa säädetään aluksen yhteentörmäyksen aiheuttamasta vahingosta ja vahingon korvaamisesta ja
- d) 16 luku, jossa säädetään meripelastuksesta, kuten toimenpiteistä, jos alus joutuu merihätään.

Merilaki voi tulla sovellettavaksi huvialuksiin laivaväkilain nojalla. Kuten edellä on selostettu, laivaväkilaki edellyttää huvialuksen päälliköltä kansainvälistä huviveneen kuljettajan pätevyyskirjaa, ja kyseisen lain rangaistussäännöksissä viitataan merilain 20 luvun 1 §:ään, jossa säädetään merikelpoisuudesta huolehtimisen laiminlyönnistä. Huvialuksella tulee siis olla päällikkö, kun taas vesiliikennelaissa huviveneiden osalta puhutaan vain kuljettajasta ja merilain soveltuminen on epäselvempää.

1.8 Meripelastusta ja ympäristövaatimuksia koskeva sääntely

Meripelastuslaissa (1145/2001) säädetään vaarassa olevien ihmisten etsimisestä ja pelastamisesta, heille annettavasta ensihoidosta sekä vaaratilanteeseen liittyvästä radioviestinnän hoitamisesta. Lain 10 §:n mukaan jokaisen, joka tietää toisen olevan vaarassa merellä, on ryhdyttävä oma-aloitteisesti toimiin vaarassa olevan pelastamiseksi. Lisäksi laissa on säännöksiä vaaratilanteen ilmoittamisesta asianomaiselle meripelastuskeskukselle tai meripelastuslohkokeskukselle.

Meripelastuslain nojalla on annettu valtioneuvoston asetus meripelastuksesta (37/2002), jossa on säännöksiä mm. luvanvaraisista hätämerkeistä ja menettelyistä, jolla haetaan palkkiota osallistumisesta meripelastustoimen tehtävään.

Vesilain (587/2011) 2 luvun 3 §:ssä on yleissäännös, jonka mukaan jokaisella on oikeus tarpeetonta vahinkoa, haittaa tai häiriötä aiheuttamatta kulkea vesistöissä ja sen jäällä, ankkuroida tilapäisesti vesistöissä, uittaa puutavaraa ja uida vesistöissä sekä tietyin edellytyksin tilapäisesti siirtää valtavyylässä tai yleisessä kulkuväylässä olevia pyydyksiä ja muita irtaimia esineitä ja väylän ulkopuolella olevaa irtainta esinettä.

Haitallisten aineiden päästämistä veteen ja ilmaan sekä jätteiden vastaanotosta satamissa säännellään merenkulun ympäristönsuojelulaissa (1672/2009) ja sen nojalla annetussa valtioneuvoston asetuksessa merenkulun ympäristönsuojelusta (76/2010). Tämän lain soveltamisalaan kuuluvat alukset. Alus on määritelty niin, että se kattaa kaikenlaiset vesikulkuneuvot. Veneilijöiden ja muiden vesikulkuneuvojen käyttäjien on siis noudatettava yleisiä kieltoja olla päästämättä haitallisia aineita, kuten öljyä, kiinteitä jätteitä ja käymäläjättevettä, veteen.

1.9 Vesiliikenne rikokset ja rikkomukset

Rikoslain (39/1889) 23 luvussa on säännökset liikenne rikoksista, joita ovat: 1 §:n liikenneturvallisuuden vaarantaminen, 2 §:n törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen, 5 §:n vesiliikennejuopumus (ei koske soutuvenettä eikä siihen kooltaan, nopeudeltaan tai muuten rinnastettavaa vesikulkuneuvoa) ja 23 luvun 11 a §:ssä tarkoitettu liikenteen häirintä. Rikoslain 48 luku sisältää puolestaan säännökset

ympäristörikoksista (sen 3 §:ssä, joka koskee ympäristörikkomusta, viitataan vesiliikennelakiin), 1 luvun 2 § suomalaiseseen alukseen liittyvän rikoksen ja 34 luvun 2 § liikennetuhotyön ja 3 § törkeän tuhotyön.

Lisäksi rikesakkorikkomuksista annetun lain (986/2016) 12 § sisältää vesiliikennelain noudattamatta jättämistä koskevat rikkomukset. Rikesakko määrätään, jos teko on tahallinen tai tuottamuksellinen. Se määrätään kuljettajalle, joka rikkoo kyseisessä laissa tarkoitettuja vesiliikennemerkeillä tai valo-opasteilla ilmaistuja määräyksiä, kieltoja tai rajoituksia. Samoin se määrätään kuljettajalle, joka ei noudata ko. lain nopeusrajoituksia. Rikesakko määrätään rikesakkorikkomuksista annetun lain mukaan myös vesikulkuneuvolla kuljettamisesta ilman vesiliikennelaissa määrättyjä, vesikulkuneuvossa pidettäviä varusteita tai asiakirjoja samoin kuin vesiliikennelain alueellisia kieltoja tai rajoituksia koskevien määräysten laiminlyönnistä. Myös vesikulkuneuvojen rekisteröintiä koskevista rikkomuksista säädetään rikesakkorikkomuksista annetun lain 12 §:ssä.

1.10 Muita vesillä liikkumista ja veneilyä koskevia säädöksiä

Suomen aluevesien rajoista säädetään Suomen aluevesien rajoista annetussa laissa (463/1956) ja sen nojalla annetussa asetuksessa Suomen aluevesien rajoista annetun lain soveltamisesta (993/1995).

Rajanylityspaikoista säädetään valtioneuvoston asetuksessa rajanylityspaikoista sekä rajatarkastustehtävien jakamisesta niillä (901/2006).

Suomen lipun ja erikoislipun käytöstä huvialuksessa säädetään Suomen lipusta annetussa laissa (380/1978) ja sen nojalla annetussa asetuksessa huvialusten lipuista (292/1983).

Jos veneilijä harrastaa kalastusta, tulee hänen tuntea myös se, mitä kalastuslaissa (379/2015) säädetään.

Lisäksi maastoliikennelaissa (1710/1995) säädetään alueellisista kielloista ja rajoituksista, joita ELY-keskus voi asettaa ja jotka koskevat moottorikäyttöisen ajoneuvon käyttämistä tietyllä jääpeitteisellä vesialueella.

1.11 Uudistuksen rajaukset

Uudistus koski erityisesti veneilyä ja vesillä liikkumista koskevaa sääntelyä ja vesiliikenteen kansallisia liikennesääntöjä.

Huvivenelaki tuli voimaan vuonna 2016. Laki koskee lähinnä vesikulkuneuvojen valmistajia eikä veneilijää tai vesillä liikkumista, minkä vuoksi sitä ei ole lähtökohtaisesti katsottu tarkoituksenmukaiseksi sisällyttää tähän uudistukseen (lukuun ottamatta mahdollista yhden pykälän tarkistusta komission täytäntöönpanoasetuksesta (EU) 2017/1 johtuvista syistä).

Uudistuksen piiristä on ajateltu suljettavan pois myös vesikulkuneuvorekisteriä koskeva sääntely, koska kaikista liikennealan rekistereistä on suunniteltu

säänneltävän myöhemmin erikseen. Jos näin ei kuitenkaan syystä tai toisesta päätetä tehdä, on mahdollista, että myös vesikulkuneuvorekisteriasiat liitettäisiin tarvittaessa tähän uudistukseen.

Valmisteilla olevaan liikenteen palveluista annettavan lain toiseen osaan on tarkoitus siirtää kauppamerenkulkua koskevat pätevyysäännökset. Huvialuksia koskevia vaatimuksia on nyt laivaväkilaisissa. Voidaan ajatella, että huvialuksen pätevyyskirjavaatimukset olisi tarkoituksenmukaista siirtää vesiliikennelakiin, koska huvialuksen kuljettamisessa ei ole kyse kauppamerenkulusta. Vesiliikennelain kokonaisuudistuksen yhteydessä tulee joka tapauksessa pohdittavaksi myös vuokravenesääntelyn keventäminen muun muassa miehitettynä vuokrattavien veneiden pätevyysvaatimusten osalta.

2. Nykyinen käytäntö

2.1 Veneily

Trafin julkaisussa *Veneilyn määrä sekä sen taloudelliset ja ympäristövaikutukset Suomessa, Trafin tutkimuksia 4/2017* (jäljempänä Trafin veneilytutkimus)¹, on kuvattu veneilyn nykytilaa Suomessa. Tutkimuksessa on arvioitu vesikulkuneuvojen määrää sekä veneilyn turvallisuus-, ympäristö- ja taloudellisia vaikutuksia. Tutkimuksen aineisto on kerätty satunnaisotannalla tehdyn puhelinhaastattelututkimuksen ja aktiiviveneilijöille suunnatun internet-kyselyn perusteella. Lisäksi aineistoa on koottu veneilyn parissa toimivilta viranomaisilta ja sidosryhmiltä. Tutkimusta tulkittaessa on huomioitava, että tutkimus koskee vain yksityisomistuksessa olleita moottorilla varustettuja vapaa-ajan veneitä ja että aineistoa on koottu eri lähteistä, joista toiset ovat kattavampia.

Arvion mukaan vesikulkuneuvojen määrä on jonkin verran kasvanut viimeisten 12 vuoden aikana. Kasvua on tapahtunut erityisesti moottoroimattomien veneiden määrässä. Suomessa oli vuonna 2016 arviolta noin 1,1 miljoonaa vesikulkuneuvoa. Näistä vesikulkuneuvoista noin 554 000 oli moottoroituja ja noin 603 000 oli moottoroimattomia. Suurin tyyppiryhmä kaikista moottoroituista vesikulkuneuvoista oli enintään 20 hevosvoiman moottorilla varustetut perämoottoriveneet (54 %). Muita yleisiä venetyyppejä olivat yli 20 hevosvoiman perämoottoriveneet (30 %), sisämoottoriveneet (10 %) ja purjeveneet (3 %). Moottoroituja vesikulkuneuvoja oli eniten Uudellamaalla, Varsinais-Suomessa ja Pirkanmaalla eli alueilla, joilla asuu paljon väestöä ja joissa on tai joiden lähellä on saaristoja, merialueita ja/tai sisävesistöjä.

Vuonna 2016 arvioitiin, että kaikkien moottoroitujen vesikulkuneuvojen keskipituus oli 5,4 metriä ja keski-ikä 19,5 vuotta. Suosituimpia moottoreita olivat 2- ja 4-tahtiset bensiinimoottorit, joiden keskimääräinen teho oli 36 hevosvoimaa. Trafin vesikulkuneuvorekisteriin kuului 31.12.2016 yhteensä 203 343 vesikulkuneuvoa, joista yli 180 000 oli moottoriveneitä, yli 13 000 purjeveneitä ja yli 4 000 muita vesikulkuneuvoja. Trafin lisäksi veneseuroilla on omia venerekistereitä.

¹ Tutkimus on teetetty Sito Oy:ssä, ja sen tekijät ovat Hanna Askola, Oona Takala ja Joni Tefke.

Huviveneiden katsastaminen on vapaaehtoista. Veneseuroihin kuuluvat veneilijät voivat katsastuttaa veneensä veneseurassaan. Esimerkiksi Suomen Purjehdus ja Veneily ry ylläpitää veneiden katsastusjärjestelmää jäsenseuroissa. Suomen Meripelastusseura ja Suomen Navigaatioliitto toimivat katsastuksessa jäsenkumppaneina. Liitto on laatinut katsastusta varten katsastussäännöt. Liitto kouluttaa katsastajat ja myöntää heille katsastusluvut. Purjehduskaudella 2016 katsastettiin noin 12 000 kyseisen yhdistyksen jäsenseurojen venettä. Lisäksi Työväen Urheiluliitto pitää yllä omaa katsastusjärjestelmää.

Suuri osa veneilijöistä veneilee omistamallaan veneillä ja osa heistä veneilee sukulaistensa omistamalla tai yhteisomistuksessa olevilla veneillä. Vähäinen osa veneistä on vuokrattuja. Veneiden käyttäjien veneilykäyttäytyminen muuttuu iän myötä, mutta pienet, enintään 20 hevosvoiman moottorilla varustetut perämoottoriveneet kuuluvat suosituimpiin venetyyppeihin lähes kaikissa veneiden käyttäjien ikäluokissa. Etenkin aktiiviveneilijöiden keskuudessa veneily on usein pitkäaikainen, useiden vuosien tai jopa vuosikymmenten pituinen harrastus.

Veneilytutkintoon tähtääviä koulutuksia ovat muun muassa perustason ja jatkotason navigointikoulutukset, tähtitieteellinen navigointikoulutus, Cevni-tutkinto, kansainvälinen huviveneenkuljettajankirja ja ammattimerenkulun tutkinto. Etenkin aktiiviveneilijöiden keskuudessa veneilytutkinnon suorittaneet ovat usein suorittaneet joko perustason tai jatkotason navigointikoulutuksen taikka hankkineet kansainvälisen huviveneenkuljettajankirjan. Veneilytutkinnon suorittaminen on yleisempää suuremmilla veneillä veneilevien ja ulkomailla veneilevien keskuudessa kuin pienillä veneillä ja sisävesillä liikkuvien veneilijöiden keskuudessa.

Suomessa on yli 500 veneseuraa, joista suurin osa kuuluu neljään veneilyn kattojärjestöön. Veneseuroissa on mahdollista harrastaa veneilyä yhteisöllisesti. Veneseuraan kuulumisen vaihtelee venetyypeittäin, ja esimerkiksi moottoroitujen purjeventeiden kuljettajista huomattava osa kuuluu johonkin veneseuraan. Etenkin aktiiviveneilijöiden keskuudessa on yleistä, että veneseuraan kuuluvat veneilevät ulkomailla tai Suomen merialueilla. Suomen sisävesillä korostuu se, että venettä käytetään päiväretkiin tai mökkimatkoihin. Veneseuraan kuulumisen on yleistä venettä pääsääntöisesti retkeilyyn ja matkusteluun käyttävien veneilijöiden keskuudessa ja ainoastaan mökkimatkoihin venettä käyttävät veneilijät eivät useinkaan kuulu veneseuraan.

Suomalaisten veneilykauden aikana veneilyyn käyttämän ajan arvioidaan hieman vähentyneen viime vuosina. Vesikulkuneuvoja käytetään mökkimatkoihin, lyhyisiin päiväretkiin sekä usean päivän tai viikon mittaisiin matkoihin. Loma-aikana veneitä käytetään selvästi useammin kuin lomakauden ulkopuolella. Loma-aikana arviolta yli puolet käyttäjistä veneilee vähintään viikoittain ja arviolta noin kaksi kolmasosaa käyttäjistä veneilee vähintään muutamia kertoja kuukaudessa. Osa veneilijöistä yöpyy veneilymatkoilla. Arviolta kolme neljäsosaa veneilijöistä käyttää vesikulkuneuvoja kotisatamien läheisyydessä ja suosituin kotisataman ulkopuolinen veneilyalue on Saaristomeri.

Liikenneviraston vuonna 2012 teettämän tutkimuksen mukaan kyselyyn vastanneet veneilijät olivat pääasiallisesti tyytyväisiä sekä väyliin että väylien hoitoon.

Vesikulkuneuvoista ja veneilytaidosta huolehditaan Suomessa pääasiallisesti hyvin. Veneilyturvallisuus on parantunut viime vuosina, sillä kuolemaan johtaneet vesikulkuneuvo-onnettomuudet ovat vähentyneet ja poliisin puhallutuskokeissa sallitun alkoholimäärän ylittävien veneilijöiden määrä on pienentynyt. Veneilijöiden ympäristötietoisuus on lisääntynyt. Ympäristövaikutuksiin liittyvät vaatimukset ovat tiukentuneet ja samanaikaisesti yhä suurempi osa veneistä on varustettu nykyaikaisin jätahuoltoa tukevin varustein.

Veneilyyn liittyvien toimialojen yhteenlaskettu liikevaihto oli vuonna 2015 627 miljoonaa euroa. Vuonna 2016 veneilijät käyttivät vesikulkuneuvojen ylläpitoon 301 miljoonaa euroa, joka muodostui laitteista ja tarvikkeista, veneen huollosta, venesatamapaikasta, talvisäilytyksestä sekä vesillelaskusta ja nostosta. Veneilijöiden polttoainekustannuksiksi arvioitiin noin 80 miljoonaa euroa vuodessa. Veneily tuotti arviolta 176 miljoonan euron suuruiset verotulot, joista suurin osa syntyi polttoaineveroista ja arvonlisäveroista.

2.2 Vesiliikenteen valvonnasta

Käytännön valvontatehtäviä hoitaville viranomaisille tehtiin arviomuistiota varten kysely, jossa niitä pyydettiin kertomaan vesiliikenteen käytännön valvonnasta.

2.2.1 Trafín valvontatehtävistä käytännössä

Trafín suorittamaa vesiliikennelain vaatimusten noudattamisen valvontaa on tehty lähinnä rekisteröintien yhteydessä, tapauksissa, joissa vesikulkuneuvon on todettu olevan moottoriteholtaan sellainen, että vesiliikennelain 8 §:n edellytykset eivät täyty. Vesikulkuneuvon rekisteröinti on siis voitu evätä, jos on katsottu, että vesikulkuneuvo ei ole turvallinen (rakenteeltaan, varusteiltaan, kunnoltaan tai muilta ominaisuuksiltaan) niillä kulkuvesillä, joilla sitä käytetään.

Käytännön vesiliikenteen valvontaa Trafi on tehnyt vain yhteistyössä muiden valvontaviranomaisten kanssa (venepoliisi).

Kauppamerenkulun valvonnassa Trafi on aktiivinen toimija. Suomessa tehtiin ulkomaalaisiin aluksiin yhteensä 292 satamavaltiotarkastusta vuonna 2015. Eri aluksia niiden yhteydessä tarkastettiin 268 kappaletta.

Vuokraveneitä Trafi katsasti vuonna 2016 tämänhetkisten tietojen perusteella 171 kpl.

Vesiliikennelain 16 §:n mukaisia kielto- tai rajoituspäätöksiä kauppamerenkulun aluksille Trafi ei viime vuosina ole antanut.

2.2.2 Liikenneviraston valvontatehtävistä käytännössä

Liikennevirasto tekee jokaisesta yleisellä kulkuväylällä tehtävästä väylä- ja/tai turvalaitemuutoksesta ns. väyläpäätöksen. Päätöksen kautta muutokset vahvistetaan ja päätöksen mukaiset tiedot viedään merikartoille. Yleisen väylän ylläpitäjät saattavat asian Liikenneviraston päätettäväksi ns. väyläesityksellä. Väyläesitys ja siitä tehtävä

päätös vastaavat käytännössä vesikulkuväylien merkitsemistä annetun asetuksen 5 §:ssä mainittua lupaa asettaa merenkulun turvalaite. Päätöksen yhteydessä Liikennevirasto harkitsee mm. turvalaitteen tarkoituksenmukaisuuden. Viime vuosina Liikennevirasto on tehnyt hallinnoimiaan julkisia kulkuväyliä koskevia päätöksiä 130-210 kpl/vuosi. Määrän vaihteluun vaikuttaa merikarttojen uusimis- ja julkaisuohjelma. Muiden väylänpitäjien väyläesityksistä on tehty väyläpäätöksiä n. 10-20 kpl/vuosi.

Vesiliikennelain 15 §:n mukaisia väyliä koskevia alueellisia kielto- ja rajoituspäätöksiä Liikennevirasto on antanut n. 5-10 kpl vuosittain. Hylkääviä päätöksiä on ollut n. 0-2 kpl/vuosi. Annetuista päätöksistä on tehty valituksia hallinto-oikeuteen n. 0-2 kpl/vuosi.

Vesiliikennelain 21 a §:n mukaan kanavaliikenteen ohjauspalvelujen järjestämisestä vastaa Liikennevirasto. Liikennevirasto on järjestänyt ohjauspalvelun kaikilla hallinnoimillaan kanavilla. Palvelut on ulkoistettu. Kanavasuluista 18 tarjoaa käyttöpalvelua (kaukokäyttö 14 sulkua, paikalliskäyttö 4 sulkua) ja 21 sulkua on automatisoitu itsepalvelukäytölle.

2.2.3 Ympäristöhallinnon valvontatehtävistä

Viiden viime vuoden aikana (2012-2016) ELY-keskuksissa on tehty 29 vesiliikennelain alueellista kieltä ja rajoitusta koskevaa vesiliikennepäätöstä, joista 24 on hyväksytty: vuonna 2016 on hyväksytty 6, vuonna 2015 on hyväksytty 5, vuonna 2014 on hyväksytty 7, vuonna 2013 on hyväksytty 3 ja vuonna 2012 on hyväksytty 3. Vastaavasti tänä aikana on hylätty 5 esitystä (vuonna 2014 on hylätty 4 ja vuonna 2012 on hylätty 1).

Uudenmaan ELY-keskuksen alueella kunnat ovat vuosina 2012-2016 myöntäneet 5 kpl kilpailu-/harjoituslupia.

Eri vesikulkuneuvotyyppien käyttökieltoja tai rajoituksia ei ole määrätty yhtään. Viidessä hakemuksessa on esitetty vesiskootterilla ajamisen kieltämistä.

Rajoitusten merkitsemisessä on valvojan kannalta havaittu puutteita eikä kaikkia ole merkitty lainkaan. Valvonnan tehosteet puuttuvat.

Kahdesta hylätystä kiello- tai rajoituspäätösesityksestä on valitettu hallinto-oikeuteen, jossa päätökset on kuitenkin pidetty voimassa.

2.2.4 Tullin valvontakäytännöt

Tulli valvoo vesiliikennettä sellaisenaan tai muuhun valvontaan, esimerkiksi tullivalvontaan, kalastuksen valvontaan tai veneissä käytetyn polttoaineen laillisuuden valvontaan, liittyen. Kaikkiin tullivalvonnan kohteisiin kohdennetaan myös vesiliikennevalvonnan tarkastus, ja samoin menetellään kalastuksen ja metsästyksen valvonnan yhteydessä. Purjehduskaudella 2016 Tullin omia valvontaveneitä oli Helsingissä 2 kpl, Kotkassa 1 kpl ja Saimaalla 1 kpl. Helsingin veneryhmä suorittaa valvontaa laajalla alueella ja valvontamatkoja on purjehduskausittain suuntautunut Ahvenanmaalle, Saaristomerelle ja myös Suomenlahden itäosiin.

Tullin arvion mukaan valvonta ei varmaankaan ole ollut riittävää ylipäätään, koska ainakin isompien kaupunkien ulkopuolella harvaan asutuilla saaristoalueilla eivät valvontaviranomaisten resurssit ole olleet riittävät.

Tullilta saatujen tietojen mukaan valvontatehtäviin käytettiin vuonna 2016 Helsingin alueella 640,5 ajotuntia, Saimaan alueella 68 ajotuntia ja Kotka-Haminan alueella 278 ajotuntia (Turun alueen ajotunnit puuttuvat). Alla olevaan taulukkoon sisältyy tarkemmin kullakin valvonta-alueella suoritettujen veneiden tarkastukset, puhallutukset sekä annettujen seuraamusten määrät ja rikesakkojen ja rangaistusvaatimusten euromäärät.

Veneryhmien suoritteita ja seuraamuksia, ajotunnit. 2016

	Helsingin veneryhmä	Saimaa	Turku	Kotka - Hamina
Vesiliikenteen valvonta				
Tark. Rekisteröityjä	238	84	39	143
Tark. Ei rekisteröityjä	13	4	10	6
Tarkastettu yhteensä	251	88	48	149
Puhallutettu	194	80	32	141
Alle 1.0 puhaltaneita (maistissa)	26	10		21
Vesiliikennejuopumus	3	1	1	
Huomautus	27	7		7
Rikesakko	30		2	9
Rangaistusvaatimus	8	1	3	
Rikosilmoitus	3		1	
RS Yhteensä eur	1920			980
RV yhteensä eur	1462	40		
Meripelastustehtäviä				
Kuljetusajoja				
Ajotunnit (moottoreiden käyntitunnit) Yht.	640,5	68		278

Tullin mukaan lähes kaikki jostain syystä tarkastukseen otetuista asiakkaista myös puhallutetaan. Suurin osa Tullin antamista seuraamuksista (sakot ja rikesakot) johtuvat varustepuutteista, rekisteröintimääräysten rikkomuksista ja ylinopeuksista. Ylinopeudet ovat Tullin mukaan tyypillisiä vesiliikennemerkkien noudattamatta jättämisistä. Valvontaa tehdään käytännössä nopeusvalvontatutkaa käyttäen. Tulli pitää nopeusrajoitusten valvonnan haasteena huonosti tai puutteellisesti asetettuja vesiliikennemerkkejä. Erityisesti nopeusrajoitusalueiden valvonta on Tullin mukaan haasteellista. Tullin mukaan on olemassa sellaisia rajoitusalueita, joissa vesiliikennemerkkien huono tai puutteellinen sijainti tai rajoitusalueen vaikeasti hahmotettava alue estää käytännössä valvonnan, joten valvontaa ei edes kannata tehdä. Tulli pitää ongelmallisena myös erittäin sekavaa ja vaikeasti selvittävää tietoa siitä, onko rajoitusalue voimassa ja mikä taho rajoituksen on asettanut. Tullin mukaan on joskus haasteellista myös selvittää, kuka aluksessa on tosiasiallisesti vastuussa ohjailusta. Nykyisessä lainsäädännössä puhutaan kuljettajasta, vaikka aluksessa saattaa olla tosiasiallisesti toinen henkilö, joka toimii aluksen päällikkönä.

Tulli pitää nykyistä sääntelyä perusteltuna, mutta katsoo, että sääntelyä olisi tarpeen tarkentaa ja poistaa siltä osin kuin viranomaiset eivät pysty valvomaan sen noudattamista.

2.2.5 Poliisin vesiliikenteen valvonnasta

Poliisi valvoo vesiliikennettä sekä merialueilla että sisävesillä. Yhteensä valvontakalustoa on 95 vesikulkuneuvoa, joista 10 on vesijettejä ja 20 suurempia partioveneitä. Sisävesillä poliisi on pääasiallinen valvontaviranomainen. Poliisin vesiliikenteen valvonnan lähtökohta ja perusvaatimus on suunnitelmallisuus. Vuosisuunnitelmaa täsmentävät ja konkretisoivat työjaksokohtaiset suunnitelmat, jotka tarkennetaan lopulliseen muotoonsa työvuorosuunnitelmissa. Suunnitelmallisuuden ja tietojohdoisuuden avulla valvontaa kohdennetaan maantieteellisesti laajoilla vesialueilla.

Valvonnan painopiste aika ulottuu kesäkuusta elokuun puoliväliin. Valvontaa suunnataan etenkin viikonloppuihin ja heinäkuussa myös muille viikon päiville. Erilaiset kesän yleisötapahtumat huomioidaan valvonnan kohdentamisessa. Valvontaa tehdään poliisiveneillä, joiden toimintaa voidaan tukea vesijeteillä, joilla päästään väylien ulkopuolelle lähemmäs rantoja. Käytännössä valvontaa kohdistetaan veneisiin, niiden kuljettajiin ja veneiden varusteisiin. Lisäksi valvotaan muun muassa kalastusta ja veneissä käytetyn polttoaineen laillisuutta yhdessä muiden tahojen kanssa. Venepoliisit suorittavat myös erilaisia järjestyksenvalvontaan ja rikostutkintaan liittyviä tehtäviä.

Vuonna 2016 poliisin valvonnassa todettiin 1611 vesiliikenne rikkomusta. Alkukesästä yleisimmät varustepuutteet liittyivät sammuttimiin. Rikkomuksista 996 oli varustepuutteita, 490 vesiliikennemerkillä/valo-opasteella ilmaistun määräyksen noudattamatta jättämisistä ja 48 alueellisen kiellon/rajoituksen noudattamatta jättämisistä. Vuonna 2015 rikkomuksia todettiin 1528 ja vuonna 2014 niitä oli 1980.

Veneitä pysäytetään ja tarkastetaan sopivissa paikoissa ja olosuhteissa. Paikat valitaan poliisitaktisin perustein. Veneiden liikennöintiä seurataan ja tarkkaillaan esimerkiksi aallokon tekokieltojen noudattamista. Poliisi kirjasi vuonna 2016 yhteensä 164 vesiliikennejuopumusepäilyä koskevaa tapausta, vuonna 2015 151 tapausta, vuonna 2014 158 tapausta, vuonna 2013 179 tapausta ja vuonna 2012 218 tapausta.

Valo-opastinvalvonta kanavissa on harvinaista. Valo-opastimien ja liikennemerkkien noudattamista valvotaan veneilijöiden toimintaa havainnoimalla. Nopeusvalvonnassa käytetään tutkaa.

Lähtökohtaisesti kaikkea pystytään valvomaan, mutta haasteellisinta on veneiden nopeuksien valvonta, jossa voidaan puuttua yleensä vain yksittäiseen veneeseen kerrallaan. Lisäksi joissakin paikoissa nopeusrajoituksen voimassaolo saattaa olla veneilijöille epäselvää, mistä seuraa tahatonta rajoituksen ylittämistä.

Turvallisuusasioihin liittyvää sääntelyä ei sinänsä poliisin mukaan ole liikaa. Valvontaresurssit ja niiden riittävyys ovat sitten oma kysymyksensä.

Joitakin vanhoja epäselviä (länien asettamia) nopeusrajoitusalueita olisi poliisin käsityksen mukaan syytä poistaa tai ainakin täsmentää.

2.2.6 Rajavartiolaitoksen vesiliikenteen valvonnasta ja meripelastustehtävistä

Rajavartiolaitos valvoo merialueella ympäri vuoden kattavasti kaikkea vesiliikennettä. Merenkulun ympäristönsuojelulain 12 luvun 6 §:n mukaan Rajavartiolaitos valvoo aluksista veteen ja ilmaan meneviä päästöjä merialueella sekä haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien käyttämistä sekä jatkossa myös alusten painolastivesien vaihtamista. Rajavartiolaitokselle kuuluu myös kalastuslain nojalla virkistyskalastuksen ja EU:n yhteisen kalastuspolitiikan valvonnasta annetun lain (1188/2014) nojalla kaupallisen kalastuksen valvonta merialueilla.

Rajavartiolaitos valvoo vesiliikennettä päätehtävänsä rajaturvallisuuden ylläpitämiseen liittyen etenkin merialueella mutta myös sisävesillä rajan läheisyydessä. Tarkastuksia – kuten kuljettajan ajokuntoa ja veneen varusteita koskevia tarkastuksia – tehdään myös meripelastustapahtumien ja muiden hälytystehtävien yhteydessä.

Rajavartiolaitoksella on kaikkiin vuodenaikoihin ja sääolosuhteisiin soveltuva suorituskykyinen aluskalusto. Kalusto on varta vasten suunniteltu kaikkia Rajavartiolaitoksen lakisääteisiä tehtäviä varten. Rajavartiolaitoksella on vesiliikenteen valvontaan erityisen hyvin soveltuvaa kalustoa seuraavasti:

- 4 vartiolaivaa
- 14 rannikkovartiovenettä (RV)
- 26 partiovenettä (PV) ja
- 24 nopeaa venettä (NV).

Rajavartiolaitos partioi merialueella vuosittain vartiolaivoilla, veneillä, ilmatyynyaluksilla ja jääkulkuneuvoilla yhteensä noin 42 000 h (41 873/2016).

Rajavartiolaitoksen partiot tekevät vuosittain noin 11 000 vesiliikennesäännöksiin liittyvää tarkastusta. Pääosa näistä tehdään merialueella. Valvontaa tehdään partioinnin yhteydessä joko profiloimalla tarkastukseen otettavia kohdattuja veneitä tai valvontaiskumaisesti kaikki tavatut veneet tarkastaen. Tarkastuksissa todetaan vuosittain noin 900 (929/2016) vesiliikenne rikkomusta ja noin 200 (185/2016) epäiltyä vesiliikennejuopumusta.

Rajavartiolaitos on meripelastuslain mukaan myös johtava meripelastusviranomainen. Pelastuslaitokset vastaavat puolestaan järvipelastuksen järjestämisestä ja johtamisesta.

Suomen lähialueen merellisessä turvallisuudessa ei Rajavartiolaitoksen mukaan ole tapahtunut merkittäviä muutoksia vuoden 2016 aikana. Alusliikenne Suomenlahdella on säilynyt vilkkaana. Merivartiostot ylläpitivät jatkuvaa meripelastustoimen johtamisvalmiutta sekä päivystivät jatkuvasti meripelastuksen hätäradioliikennettä. Kaikkiin meripelastuksen hätätilanteisiin kyettiin osoittamaan apua.

Meripelastustoimen kehittämisessä painopiste on ollut viime vuosina suuronnettomuuksiin varautumisessa ja niiden hallinnassa sekä meripelastukseen liittyvien yhteisten toimintamallien kehittämisessä. Vuonna 2012 valmistuneen merellisen varautumissuunnitelman jalkauttaminen jatkuu edelleen. Vuoden 2016 osalta suurimpana erillishankkeena oli Baltic Sea MIRG -projekti, jossa kehitettiin laivapaloihin liittyviä kansainvälisiä toimintamalleja. Myös Vessel Triage -menetelmän

jalkauttaminen jatkui edelleen. Lisäksi käynnistettiin ChemSAR-projekti, jossa kehitetään johtamis- ja toimintamalleja merellisiin kemikaalionnettomuuksiin. Rajavartiolaitos osallistuu myös Ruotsin rannikkovartioston vetämään DiveSmart Baltic -projektiin. Nämä kaksi viimeksi mainittua projektia jatkuvat vuoteen 2019 asti.

Meripelastukseen liittyvät tehtävät pysyivät vuonna 2016 samalla tasolla kuin vuonna 2015. Vuonna 2016 meripelastukseen liittyvien tapahtumien määrä on kasvanut 2,5 %:lla. Sen sijaan varsinaisten vaaratilanteiden määrä on laskenut 2,8 %:lla vuodesta 2015. Ilmoituksia kirjattiin yhteensä 1717 kpl, joista vaaratilanteiksi luokiteltiin 1428 tapausta. Meripelastus- ja avustustehtävistä valtaosa kohdistui aikaisempien vuosien tapaan (n. 1500 – 2000 kpl vuosittain) huviveneisiin. Matkaveneilijöiden osuus näistä on pienehkö. Avuntarvitsijoista valtaosa on päiväretkellä olevia veneilijöitä. Kauppamerenkulun osalta tehtäviä on vuosittain noin 300 – 400 kpl, joista valtaosa (n. 70 %) on puhelinvälitteisiä lääkärikonsultaatioita, jotka liittyvät pitkälti laivoilla sattuneisiin sairaskohtauksiin ja tapaturmiin. Lisäksi on huomioitava, että vuosittaisista pelastustehtävistä n. 200 - 400 kpl ei kohdistu merenkulkuun lainkaan. Näissä pelastustehtävissä apua tarvitsevat ulkoilijat, pilkkijät, jäällä moottoriajoneuvoilla (moottorikelkat, autot jne.) liikkuvat ja uimarit, jotka ovat joutuneet hätään merialueella.

Rajavartiolaitoksen tietoon tulee vuosittain merialueella noin 20 hukkumistapausta. Yksittäisiä tapauksia lukuun ottamatta nämä kuolemaan johtaneet tapaukset eivät liity veneilyyn. Pääsääntöisesti menehtyneet ovat uimareita tai jäällä liikkuneita. Veneilijöitä ei huku merialueella välttämättä vuosittain yhtään.

Vuonna 2016 menehtyneitä oli 19 henkilöä, mikä alittaa 2000-luvun keskiarvon mutta on yksi enemmän kuin vuonna 2015. Puhelinvälitteiset lääkärikonsultaatiot (TMAS-tehtävät) lisääntyivät peräti 40 %. Kyseisiä tehtäviä kirjattiin yhteensä 285 kpl.

Hätätilanteissa ensimmäinen Rajavartiolaitoksen johtama meripelastusyksikkö on ollut onnettomuuspaikalla keskimäärin 28 minuutissa. Meripelastustapahtumiin johtaneista syistä 61 % on johtunut inhimillisistä tekijöistä (kuten merimiestäidollinen virhe, sairaskohtaus tai tapaturma). Tekniset syyt ovat liittyneet 34 %:iin ja ympäristötekijät 5 %:iin meripelastustapauksista.

Meripelastuksen johtamiseen on käytetty yhteensä hieman alle 2900 tuntia. Meripelastukseen on käytetty eri toimijoiden meripelastusyksiköitä yhteensä 3238 tuntia, joka on 19 % vähemmän kuin vuotta aikaisemmin. Suurin pudotus käyttötuntien osalta tapahtui Rajavartiolaitoksen omien yksiköiden käytössä. Se laski peräti viidenneksen ja on nyt n. 2360 tuntia. Myös toiseksi suurimman toimijan, vapaaehtoisten meripelastajien, tunneissa tapahtui laskua noin 15 %. Vapaaehtoisten meripelastajien yksiköitä käytettiin yhteensä 620 tuntia.

Vuoden 2016 meripelastustehtävissä Rajavartiolaitoksen yksiköiden osuus oli 73 %. Toiseksi suurimpana toimijana ovat vapaaehtoiset meripelastajat, joiden osuus oli 19 %.

2.2.7 Vapaaehtoistyön ja Suomen Meripelastusseuran rooli vesiliikenteen pelastustehtävissä

Suomen Meripelastusseura on valtakunnallinen vapaaehtoisten meri- ja järvipelastusyhdistysten keskusjärjestö. Seura pelastaa ja avustaa merihätään joutuneita ihmisiä merialueilla ja sisävesillä.

Suomen Meripelastusseuran vapaaehtoiset hälytettiin vuonna 2016 pelastus- ja avunantotehtäviin 1595 kertaa. Apua vesillä sai yhteensä 3467 ihmistä ja 1316 alusta. 25 ihmistä pelastettiin todennäköiseltä menehtymiseltä ja 63 alusta tuhoutumiselta. Pelastusalukset päivystivät avovesikaudella pääsääntöisesti alle puolen tunnin lähtövalmiudessa.

Avun tarpeessa vesillä oli useimmiten alle 15-metrinen moottorivoimalla kulkeva huvivene ja useimmissa tapauksissa veneilijä joutui pulaan teknisen vian tai aluksen huollon laiminlyönnin vuoksi. Vilkkainta aikaa pelastus- ja avustustoiminnassa olivat kesä-, heinä- ja elokuu, joiden aikana kertyi lähes kolme neljännestä vuotuisista tapahtumista.

Suomen Meripelastusseuralla on yhteensä 58 jäsenyhdistystä rannikolla ja sisävesillä, 130 pelastusalusta ja noin 1300 aktiivista miehistön jäsentä. Kaikki miehistöissä toimivat ovat palkattomia vapaaehtoisia.

2.3 Veneilyn turvallisuutta ja ympäristövastuuta edistävä viestintä

Useat eri tahot edistävät veneilyn turvallisuutta ja ympäristövastuuta. Viranomaisista aktiivisimpia ovat Trafi ja Rajavartiolaitos. Ilmatieteen laitos tuottaa tietoa vesillä liikkuville. Viranomaisten lisäksi myös eräät yhdistykset panostavat vesillä liikkumiseen liittyviin kampanjoihin ja viestintään. Tässä kappaleessa kuvataan eri tahojen toimintaa käytännössä.

2.3.1 Viranomaisten turvallisuutta edistävä viestintä

Trafin veneilyn turvallisuuden edistämistehtäviin kuuluu luonnollisesti myös turvallisuutta edistävä viestintä. Trafi viestii aktiivisesti veneilyturvallisuusasioista. Vesiliikenneonnettomuuksista tiedotetaan useita kertoja vuodessa niin väliaikatietojen kuin lopullisten tietojen muodossa. Veneilyturvallisuudesta viestitään myös yleisemmällä tasolla, erityisesti veneilykauden aikana, ja Trafín asiantuntijoita pyydetään usein sekä median haastateltavaksi että erilaisiin tilaisuuksiin puhumaan ajankohtaisista aiheista.

Trafín veneilyaiheisilla verkkosivuilla on ajantasaista tietoa niin veneiden tekniseen turvallisuuteen kuin myös veneilyn käytännön turvallisuuteen liittyen. Viestinnässä käytetään myös aktiivisesti mm. videoita, pelejä, testejä sekä karttoja. Veneilyn turvallisuusviestintä Trafissa toteutuu sekä perinteisempien lehdistö- ja nettitiedotteiden kautta että sosiaalisen median kanavia hyödyksi käyttäen.

Trafi on vastannut veneilyn sidosryhmäyhteistyössä tärkeän elimen, merenkulun neuvottelukunnan veneilyjaoston puheenjohtajuudesta vuoden 2015 alusta lähtien. Sittemmin jaoston toimintaa on kesästä 2016 lähtien jatkettu veneilyverkoston nimellä. Ennen vuotta 2015 vastuu jaoston toiminnasta oli joitakin vuosia liikenne- ja viestintäministeriöllä, ja tätä ennen silloista veneilyasiain neuvottelukunnan toimintaa veti Trafín edeltäjä Merenkulkulaitos. Veneilyverkosto ja sitä edeltäneet kokoonpanot

on havaittu erittäin toimivaksi viestintäkanavaksi viranomaisten ja eri sidosryhmien välillä.

Myös **Rajavartiolaitos** tekee jatkuvasti erilaisten teemojen ympärillä laajaa valistustyötä vesiturvallisuuden parantamiseksi ja valvomiseksi. Uusimpana tuotoksena on "Apua! – Veneilijän turvallisuusopas", joka julkaistiin verkossa Vene 2017 -messujen avauspäivänä 10.2.2017. Opas löytyy osoitteesta: www.raja.fi/veneily. Kesällä 2016 Rajavartiolaitos julkaisi netissä veneilijöille tehdyt muistilistat/toimenpidekortit erilaisten onnettomuuksien varalle. Nämä kortit ovat myös tänä vuonna julkaistun oppaan lopussa liitteenä. Aiemmin on julkaistu toimenpidekortit vesibusseille onnettomuuksien varalle. Edellä mainittu työ on tehty Rajavartiolaitoksen omalla rahoituksella ja työpanoksella eri sidosryhmien kanssa yhteistyössä.

Rajavartiolaitos on osallistunut myös 112-valistuksen kautta kansalaisten valistamiseen. Rajavartiolaitoksen virkamiehet käyvät myös muun muassa kouluissa ja venekerhoissa puhumassa veneilyturvallisuudesta.

Rajavartiolaitos on tehnyt viime vuosina myös erilaisten projektien (mm. kansainväliset BSMIR-, Vessel Triage-, Baltic Sea MIRC- ja ChemSAR-hankkeet sekä kansallinen MoMeVa -hanke) avulla voimakkaasti töitä vesiturvallisuuden edistämiseksi. Näissä hankkeissa on keskitytty enemmänkin pelastustoimien tehostamiseen kuin veneilijöille suunnatun tiedon tai toimintamallien kehittämiseen. Nämä hankkeet on toteutettu osin ulkopuolisen rahoituksen turvin.

Ilmatieteen laitos tuottaa vesiliikenteen palveluita sää- ja merihavaintojen sekä ennusteiden lisäksi erityisesti vaaraa aiheuttavien sään ja meren ilmiöiden muutoksista. Ennusteiden pohjaksi tuotetaan ja käytetään säähavaintoja. Palvelut käsittävät lakisääteisiä ja muita palveluita erityisesti myös veneilijöille ja muille vesilläliikkuville, ammattimerenkululle ja viranomaisille.

Säävaroitukset vesiliikenteen tarpeisiin tuotetaan osana Ilmatieteen laitoksen lakisääteisiä palveluita varoittamaan vaaraa aiheuttavista säätilan muutoksista. Asianomaisille viranomaisille tuotetaan lisäksi ajelehtimisarvioita, vaarallisten aineiden kulkeutumisarvioita ja muita välittömässä pelastustoiminnassa tarvittavia sää tietoja. Turvallisuuteen liittyvät palvelut voidaan jakaa erilaisiin vesilläliikkuville relevantteihin tietoihin, kuten viranomaisvaroituksiin esimerkiksi tuulesta ja aallokosta, luonnononnettomuuksien LUOVA-palveluihin, VAARA-tiedotteisiin sekä talvimerenkulun palveluihin. Viranomaisista vesiliikenteen palvelujen käyttäjiin kuuluvat erityisesti meriliikenteen sujuvuudesta ja turvallisuudesta vastaavat Liikennevirasto ja Trafi, sekä pelastus- ja turvallisuusviranomaisia kuten Puolustusvoimat, Rajavartiolaitos ja Suomen Ympäristökeskus.

Vesilläliikkuville suunnatut maksuttomat palvelut esitetään Ilmatieteen laitoksen verkkosivuilla avoimen datana rajapintojen ohella. Ilmatieteen laitos on järjestänyt myös vesilläliikkuville avoimia sääkoulutustilaisuuksia. Muita vesilläliikkuville kohdennettuja palveluita ovat maksulliset käyttäjäkohtaisesti räätälöidyt palvelut, puhelin- ja tekstiviestipalvelut ja monet asiantuntijapalvelut.

2.3.2 Vapaaehtoisjärjestöjen turvallisuutta edistävä viestintä

Meripelastusseura pyrkii varsinaisen meripelastustoiminnan lisäksi turvallisuusvalistuksen avulla ennaltaehkäisemään onnettomuuksia ja vaaratilanteita vesillä. Turvallisuusviestinnän teemoja ovat erilaiset ohjeet ja varoitukset, kuten ohjeistus tärkeistä muistettavista turvallisuusasioista veneilykauden alkaessa tai varoitus heikoista jäistä. Pelastusliivien käytöstä muistutetaan säännöllisesti. Lisäksi kerrotaan pelastustehtävistä sekä siitä, kuinka onnettomuus olisi oikein toimimalla voitu välttää.

Viestinnän kanavia ovat mediatiedottaminen, netti ja sosiaalinen media, Vapaaehtoinen meripelastaja -jäsenlehti sekä yleisötapahtumat. Valtakunnallisia suuria tapahtumia, joissa turvallisuustietoa jaetaan, ovat mm. Helsingin kansainvälinen venenäyttely helmikuussa sekä vuosittain alkusyksyllä eri paikkakunnilla järjestettävät Meripelastustaitokilpailut. Lisäksi Meripelastusseuran paikalliset jäsenyhdistykset järjestävät joka vuosi yli 500 valistus- ja esittelytehtävää erilaisissa tapahtumissa ympäri maata. Edellä mainittujen lisäksi pelastusalan miehistöt antavat henkilökohtaista turvallisuusneuvontaa veneilijöille pelastus- ja avustustehtävien yhteydessä

Suomen Uima-opetus- ja Hengenpelastusliitto ry (SUH) on vastannut Viisaasti Vesillä -kampanjasta vuodesta 2013 alkaen. Tätä aiemmin kampanjasta vastasi mm. Merenkululaitos ja SUH oli vastuussa kampanjaan liittyvän vuotuisen kesäkiertueen vesiturvallisuusnäytöksistä. Kampanja on ympärivuotinen ja siinä huomioidaan vesillä liikkumiseen liittyvät haasteet eri vuodenaikoina. Jossain määrin kampanja painottuu kuitenkin kesäkauteen, jolloin on vuosien ajan toteutettu Viisaasti Vesillä -vesiturvallisuuskiertue ja rahoituksen salliessa myös radiokampanjointia. Viestintää toteutetaan kuitenkin laajamittaisesti läpi vuoden. Kampanjan keskeisiä teemoja ovat olleet: veneilyturvallisuus sisältäen pelastusliivien käytön, veneiden varustus, alkoholin käytön välttäminen vesillä, olosuhteiden huomioiminen ja vesillä liikkujien turvallisuusasenne. Lisäksi teemoina ovat muun muassa uimataito, rantaturvallisuus ja jääturvallisuus (ml. hypotermia).

Vuosia jatkuneen kampanjan rahoitus on ollut haaste useamman vuoden ajan Merenkululaitoksen lopettamisen jälkeen. Ennaltaehkäisevään vesiturvallisuusustyöhön käytettävät resurssit ovat huomattavan pienet verrattuna esimerkiksi ennaltaehkäisevään liikenne- tai paloturvallisuusustyöhön. Vuonna 2013 SUH:n ottaessa vetovastuun kampanjasta sitä jouduttiin merkittävästi kaventamaan. Vuosina 2013 – 2015 kampanjaa ja siihen liittyvää vesiturvallisuuskiertuetta rahoitti SUH yhteistyössä LähiTapiolan kanssa ja sitä toteutettiin hyvin pienellä budjetilla (20 000 – 30 000 euroa). Vuonna 2016 kampanjalle saatiin rahoitusta Raha-automaattiyhdistykseltä (nyttemmin STEA) vuosiksi 2016 – 2018 (115 000 – 140 000 euroa), joskin rahoitus varmistuu vuosittain erikseen haettaessa.

Aiempiä vuosina kampanjan vaikutuksia on arvioitu muun muassa selvittämällä radio- ja televisiomainonnan tavoittaman yleisön määrää ja sitä, miten hyvin kohdeyleisö muistaa kampanjan sloganit ja tavoitteet. Lisäksi kampanjaa on arvioitu siinä mukana olevien yhteistyökumppaneiden näkökulmasta ja tämä on ollut positiivista. Tällä hetkellä seurataan mm. näkyvyyttä mediassa, eri sosiaalisen median kanavissa ja tapahtumissa. Vesiturvallisuuskiertueesta on tehty vuosittain arvio, jossa on selvitetty näyttösten ja opetustapahtumien tavoittaman yleisön (n. 7000 – 10 000

hlöä) määrä ja kiertueen aikana saatu medianäkyvyys sekä tapahtumista saatua palautetta. Valistuskampanjoiden vaikuttavuuden arviointi on ylipäätään haastavaa, koska ihmisten käyttäytymiseen ja asenteisiin vaikuttavat monet asiat. Viisaasti Vesillä -kampanjointia on kuitenkin toteutettu jo kymmeniä vuosia ja tänä aikana hukkumiskuolemien määrä on koko ajan ollut laskussa. Toki tähän on monia selityksiä (mm. parantunut uimataito, lainsäädäntö), mutta vesiturvallisuuskampanjoinnilla on siinä osansa.

SUH on vastannut myös Wear it – kansainvälinen pelastusliivipäivä -tapahtumasta osana Viisaasti Vesillä -kampanjaa. Kampanja toteutetaan kansanvälisenä pelastusliivipäivänä toukokuussa (viikon 20 lauantaina). Teemana on lisätä pelastusliivien käyttöä pelastusliivien pidon maailmanennätyksen nimissä. Kampanjaan liittyy leikkimielinen maiden välinen kisa, jossa on laskettu eri maiden tapahtumissa pelastusliivit pukeneiden määrää. Sittemmin on siirrytty kohti viestinnällistä ja erityisesti sosiaalisen median kanavissa toimivaa kampanjaa.

Kampanjassa on ollut SUH:n lisäksi mukana vaihteleva joukko vesiliikuntaliittoja ja pelastusjärjestöjä, jotka ovat tuoneet kampanjaan oman työpanoksensa. Sillä ei ole erillistä rahoitusta. Tätä kampanjaa on toteutettu melko pienimuotoisesti, eikä laajempia vaikutuksia ole toistaiseksi selvitetty.

Suomen Melonta- ja Soutuliitto on mukana Wear It -pelastusliivikampanjassa. Vesisankarit on toinen kampanja, johon Suomen Melonta- ja Soutuliitto osallistuu. Se on koululaisille suunnattu vesillä liikkumisen taitoja ja turvallisuustaitoja opettava toiminnallinen kampanja, josta on tarkoitus juurruttaa pysyvä malli kouluihin. Tämän kampanjan vetovastuutaho on Koululiikuntaliitto. Kampanjointia järjestetään jatkuvasti teemalla ”Vesillä liikkumisen taidot kansalaistaidoiksi”. Kyseisen kampanjan rahoitus on järjestetty Rautaluomasäätiön kautta. Kampanjoiden vaikutuksia ei ole selvitetty muuten kuin osallistujamääriä tilastoimalla ja mediaosumia seuraamalla.

Melonta- ja Soutuliitto järjestää itse jatkuvaa koulutusta ja valistustyötä kajakilla ja kanootilla liikkumisen perustaidoista ja turvallisuustaidoista kaikille harrastusta aloittaville. Jatkokoulutusta järjestetään aktiivisesti kaiken aikaa. Ohjaajia ja kouluttajia koulutetaan. Turvallisuus on koko järjestelmän läpi menevä teema. Liitto tuottaa tähän tarkoitukseen koulutusmateriaalia ja tiedottaa koulutuksesta toistuvasti liiton lehdessä ja verkkosivuilla sekä sosiaalisen median kanavissa. Toiminnalla ei ole erillistä rahoitusta. Rahoitus hoidetaan liiton ja seurojen toimintabudjeteista ja osallistujamaksuina. Koulutuksen vaikutuksia on selvitetty vain tilastoimalla osallistujamääriä.

3. Nykytilan arviointi

3.1 Vesiliikenteen turvallisuuspuutteet

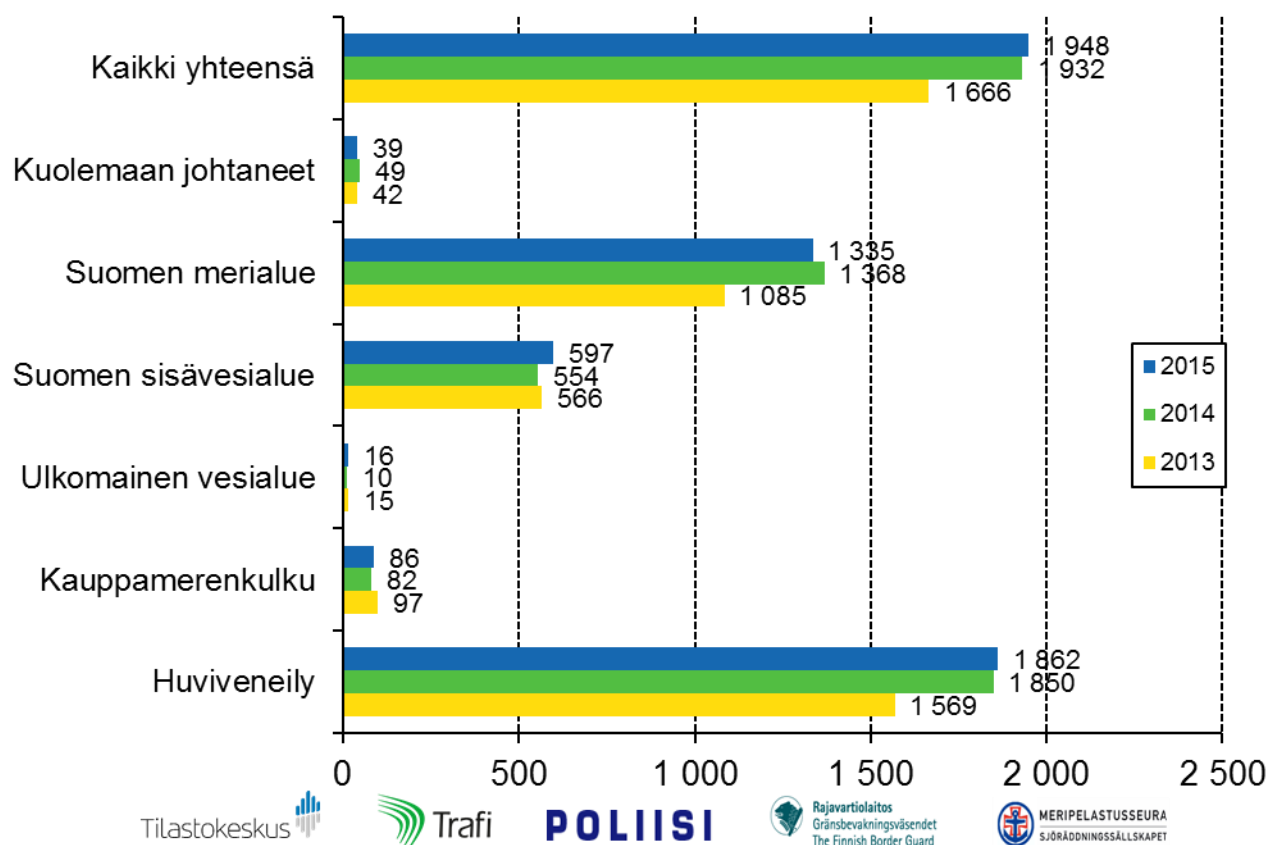
3.1.1 Vesiliikenneonnettomuudet

Trafin veneilytutkimuksen mukaan vuonna 2015 tapahtui yli 1900 viranomaisten tietoon tullutta vesiliikenneonnettomuutta, ja näistä yli 1800 tapahtui huviveneille. Yleisin onnettomuuden syy on veneen vaurioituminen, ja onnettomuudet johtuvat usein teknisestä viasta ohjauslaitteissa tai kuljetuskoneistossa tai toimintavirheestä.

Purjeveneiden yleisiä onnettomuustyyppejä ovat veneen vaurioituminen ja karilleajo, ja vesiskoottereiden tyypillinen onnettomuustyyppi on aluksien yhteentörmäys. Edellä mainittu onnettomuuksien vuosittainen määrä sisältää kuitenkin vain osan vesiliikenteen onnettomuuksista ja kattaa ainoastaan ne, jotka ovat tulleet viranomaisten tietoon ja joissa on nimenomaan kyse onnettomuudesta. Sellaisia onnettomuuksia, joita ei viranomaisten tietoon tule, arvioidaan tapahtuvan vuosittain moninkertainen määrä. Lisäksi viranomaisia ja meripelastuksen toimijoita hälytetään apuun tilanteissa, joissa kyse ei ole onnettomuudesta vaan muusta avuntarpeesta.

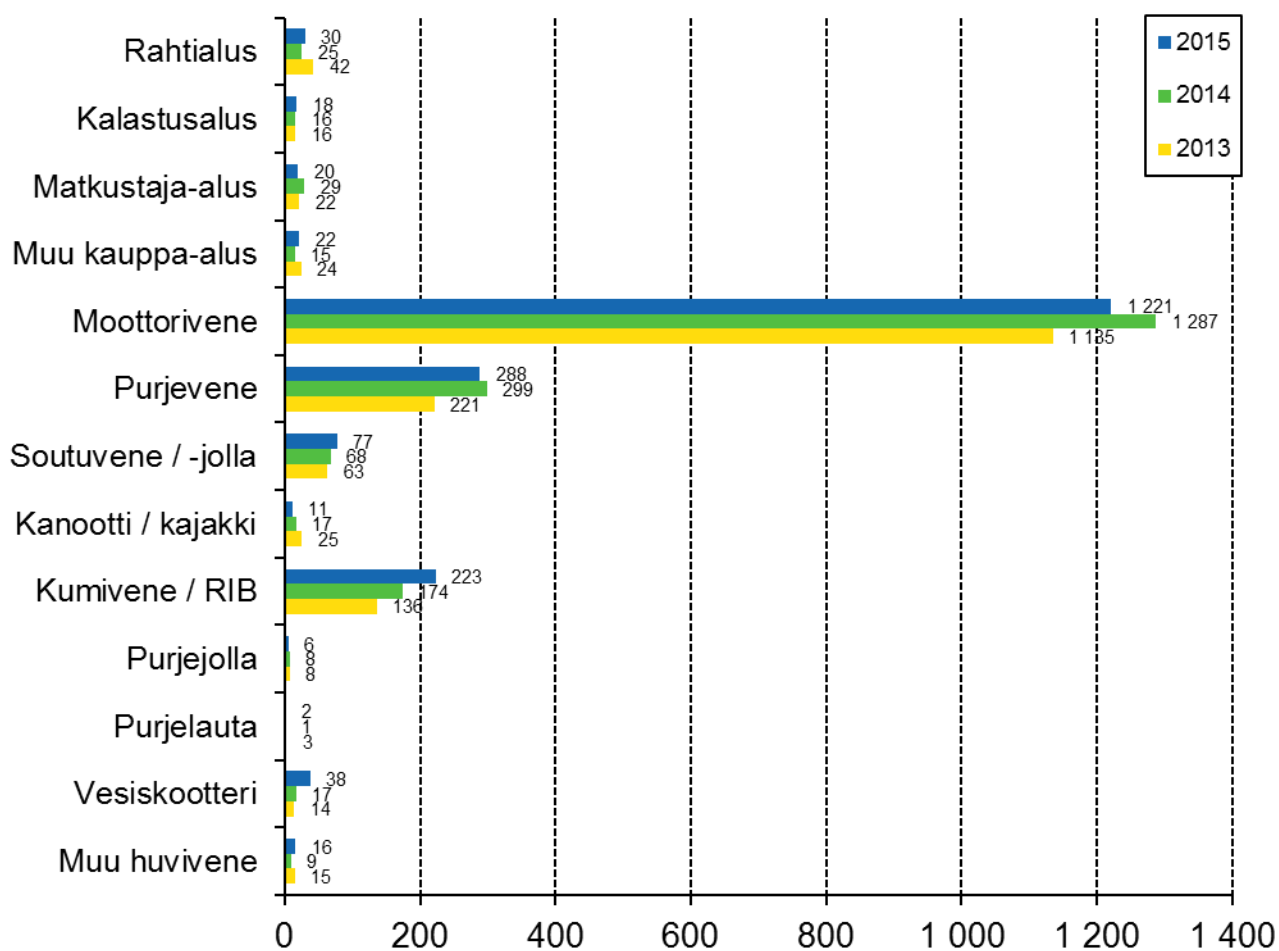
Alla olevista, vuosina 2013–2015 tapahtuneita vesiliikenneonnettomuuksia koskevista kuvista² käy ilmi, minkä verran merialueilla ja muilla vesialueilla on tapahtunut viranomaisten tietoon tulleita huviveneilyyn tai kauppamerenkulkuun liittyviä onnettomuuksia, millaisia aluksia on ollut osallisina onnettomuuksissa ja miten onnettomuudet ovat jakautuneet onnettomuustyyppeihin:

Vesiliikenneonnettomuudet 2013-2015



² Kuvat ovat peräisin vesiliikenneonnettomuuksien vuositilastosta 2015.

Vesiliikenneonnettomuuksissa osalliset alukset 2013-2015



Tilastokeskus

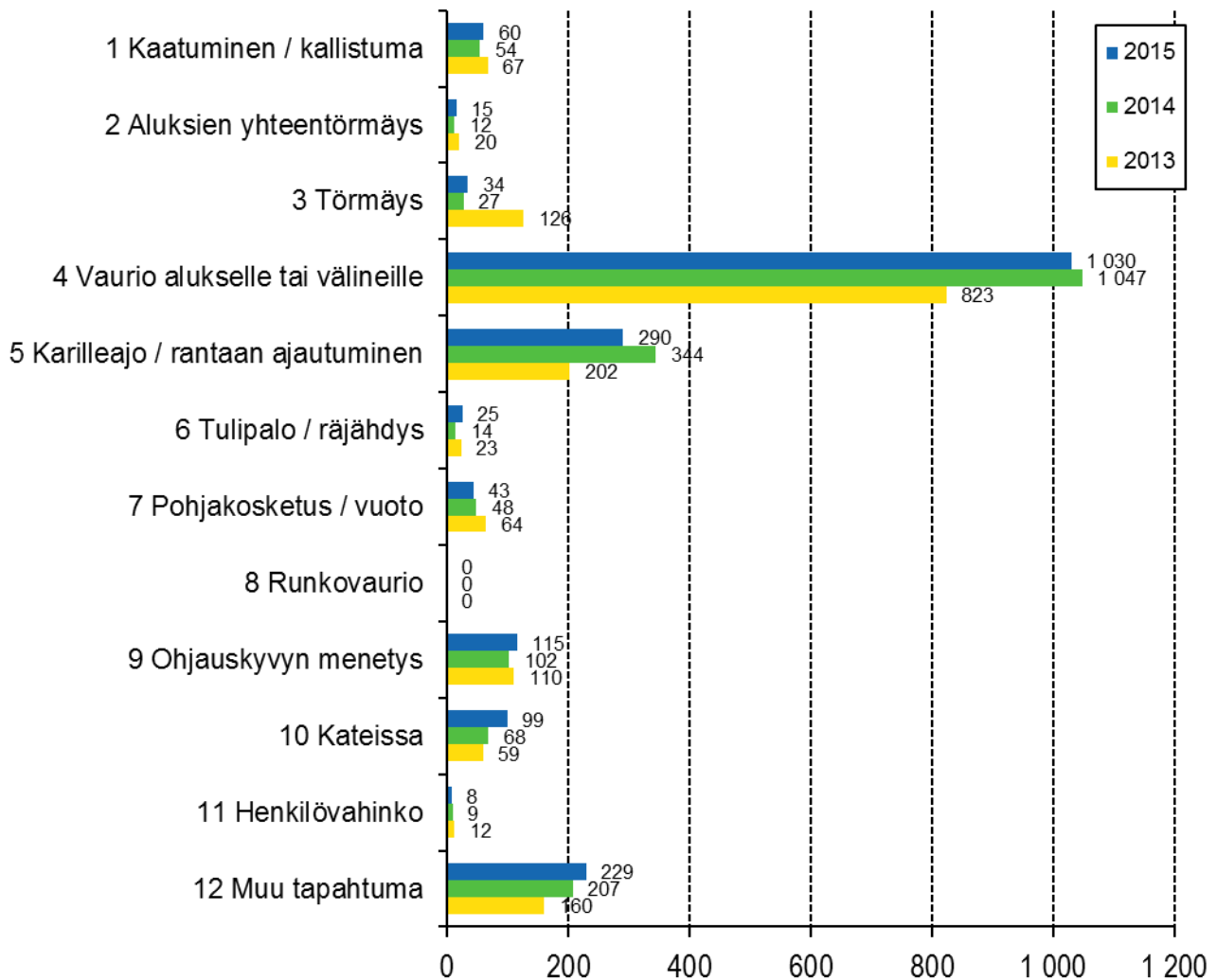
Trafi

POLIISI

Rajavartiolaitos
Gränsbevakningsväsendet
The Finnish Border Guard

MERIPELASTUSSEURA
Sjöräddningssällskapet

Vesiliikenneonnettomuudet onnettomuustyyppin mukaan 2013-2015



Vesiliikenteessä menehtyy vuosittain noin 40 - 60 henkilöä. Vuoden 2015 veneilykausi sujui turvallisuuden kannalta hyvissä merkeissä. Kylmän alkukesän vuoksi vesiliikenteessä menehtyneiden määrä (40 kuollutta) oli keskimääräistä pienempi. Veneilyn pidemmän aikavälin turvallisuustrendi on ollut myönteinen ja suomalaisten veneilytaidot ovat pääsääntöisesti hyvällä mallilla. Veneilijöiden navigointitaidot ja vesiliikenteen väistämissääntöjen osaaminen ovat puhuttaneet etenkin kauppa-alusten kohtaamisissa. Vuonna 2016 onnettomuuksien määrä kuitenkin jälleen lisääntyi. Onnettomuuksien määrän noususta on uutisoitu ja siitä löytyy tietoa myös Trafín verkkosivuilta. Vuoden 2016 tammi-elokuun välisenä aikana menehtyi 40 henkilöä, mikä vastaa koko vuoden 2015 menehtyneiden määrää, ja koko vuotta koskevan ennakkotiedon³ mukaan koko vuoden aikana menehtyi 48 henkilöä. Myös kauppamerenkulussa on aiempaa enemmän ollut onnettomuuksia.

³ Vesiliikenneonnettomuustilasto (ennakkotieto tammi-joulukuu 2016).

Kuolemaan johtaneita vesiliikenneonnettomuuksia tapahtuu enemmän sisävesialueilla kuin merialueilla.⁴ Yleisin syy vesiliikenteen kuolemiin on hukkuminen veneen kaaduttua tai kallistuttua ja veneilijän jouduttua veden varaan. Vuosittain sattuu kuitenkin myös muunlaisia vesiliikenteen onnettomuuksia. Esimerkiksi veneen hätäkatkaisimen käyttämättä jättäminen ja tästä johtuva oman veneen yliajamaksi joutuminen näkyy onnettomuus uutisoinneissa. Menehtymisiin johtaneita törmäämisiä muihin veneisiin, karikkoihin tai kiinteisiin esteisiin tapahtuu myös joitakin kertoja vuodessa. Venepalojen määrä on myös pelastusviranomaisten mukaan ollut viime vuosina kasvussa määrän ollessa joitakin kymmeniä vuodessa (esim. vuonna 2015 tuli pelastusviranomaisten tietoon 46 venepaloa). Veneen syttyessä tuleen ovat mahdollisuudet toimia hyvin rajalliset. Toisin kuin tieliikenteessä, veneestä poistuminen ulapalla venepalon yllättäessä ei ole yhtä yksinkertainen toimenpide kuin maantiellä eli tulipalon sammutuksen tulisi olla ensisijainen tavoite. Sammuttimien käyttökunnon ja riittävän kapasiteetin merkitys on siis vesillä erityisen suuri. Toisinaan esiin on kuitenkin noussut vaatimuksia sammuttimien tarkastusvälin harventamisesta tai muista kevennyksistä (esim: https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/Kysymys/Documents/KK_337+2016.pdf).

Onnettomuustutkintakeskuksen (OTKES) tutkintaselostuksen "Hukkumiskuolemat Suomessa 1.4.2010–31.3.2011" (S1/2010Y) 1.3.2 kohdan mukaan tarkasteluajanjaksona pääosassa veneisiin liittyneistä kuolemista (63 tapausta 68 tapauksesta, 93 %) kyseessä oli veneestä putoaminen tai veneen kaatuminen. Yli puolet tapauksista (36) liittyi kalastukseen.

Tutkintaselostuksen mukaan suurimmalla osalla hukkuneista (ainakin 51 henkilöä, 75 %) oli tapahtuma-ajankohtana alkoholia veressään. Suurin osa veneisiin liittyneistä kuolemista liittyi soutuveneeseen, moottoriveneeseen tai perämoottorilla varustettuun soutuveneeseen.

Veneisiin liittyneet kuolemat tapahtuivat pääosin (47 tapausta, 69 %) järvellä. Kuolemista 17 tapahtui merialueella, kolme joessa ja yksi lammessa. Pääosa (33) tapauksista, joista saatiin tieto tai arvio tapahtumapaikan etäisyydestä rantaan, sattui alle 100 metrin etäisyydellä rannasta. Suurimmassa osassa (25) tapauksia, joista saatiin arvio säästä, sää oli hyvä ja vesi oli lähes tai täysin tyyni. Sää oli tuulinen 11 tapauksessa, ja kuudessa tapauksessa tuuli oli kova tai sää oli muuten vaikea. Kahdessa kovan tuulen ja neljässä tuulisen sään tapauksessa kulkuneuvona oli soutuvene, joka ei sovellu hyvin kyseisiin sääolosuhteisiin.

Silloin, kun kyse on veneilyyn liittyvistä tapauksista, on oletettavinta, että pelastusvälineitä käytetään. Tarkasteluajanjakson aikana kuolleista henkilöistä 12 käytti jotain kelluttavaa pelastusvälinettä. Näistä yhdeksän kuului veneilyyn liittyviin tapauksiin. Kun otetaan huomioon se, että pääosa veneilyyn liittyvistä tapauksista tapahtui melko lähellä rantaa, pelastusvälineitä käyttämällä olisi ollut todennäköisesti mahdollista pelastautua monessa tapauksessa.

⁴ Vesiliikenneonnettomuustilasto (ennakkotieto tammi-joulukuu 2016).

3.1.2 Varusteita ja veneen päällikkyttä koskevat puutteet

Vesiliikenteessä yleisenä ongelmana on se, että kelluntapukineita ei käytetä. 2000-luvun alussa kelluntapukineiden käyttöaste oli 50 - 55 %:n paikkeilla, mutta valvovat viranomaiset ovat havainneet, että kelluntapukineiden käyttö on viime vuosina lisääntynyt.

Vesiliikenneasetuksen 2 §:n mukaan liikkeellä olevassa moottorilla tai yli viiden metrin pituisessa purjeella varustetussa vesikulkuneuvossa on oltava merenkulkuhallituksen päätöksen mukaisesti hyväksytty pelastusliivi, kelluntapukine tai pelastuspuku kullekin vesikulkuneuvossa olijalle. Lisäksi pelastusliivin, kelluntapukineen ja pelastuspuvun tulee kokoluokaltaan ja kantavuudeltaan vastata henkilön kokoa ja painoa. Säännöksessä siis edellytetään vain sitä, että kelluntapukine on mukana, mutta sen käyttöä ei ole edellytetä. Eri tutkimusten mukaan vesillä hukkuneista 70 - 80 % olisi todennäköisesti tai mahdollisesti pelastunut, jos henkilöllä olisi ollut kelluntapukine käytössä.

Onnettomuustutkintakeskuksen (OTKES) 24.7.2016 Saimaalla tapahtuneesta moottoriveneen palosta tekemässä tutkinnassa (M2016-01) on esitetty turvallisuussuositus, joka koskee kelluntapukineiden käyttöä. Kyseisessä tapauksessa palavassa veneessä olleet 11 henkilöä eivät ehtineet pukea pelastusliivejä ylleen ennen veteen joutumista eivätkä kyenneet vedessä ollessaan pukemaan veteen heitettyjä pelastusliivejä ylleen. OTKES suosittelee, että pelastusliivejä käytetään veneiltäessä ja että valvontaviranomaiset, veneseurat ja veneilijät kiinnittävät myös huomiota siihen, että pelastusliivien kunto on hyvä ja että ne ovat sopivia. OTKES:in mukaan pelastusliivien on oltava kaikissa tapauksissa ainakin nopeasti päälle puettavissa muun muassa yllättävän veteen joutumisen varalta.

Joidenkin veneilyn sidosryhmätahojen mukaan olisi syytä säätää veneisiin kelluntapukinepakko. Toisaalta on tuotu esiin vaihtoehto, jonka mukaan pelastusliivien mukanaoloa koskevan sääntelyn tiukentaminenkin riittäisi niin, että ne olisivat välittömästi saatavissa myös pienemmissä veneissä. Yksittäisiä hukkumistapauksia voitaisiin ainakin meripelastustoimen mukaan vähentää, jos myös soutuveneisissä ja jollissa edellytettäisiin olevan pelastusliivit kaikille mukanaolijoille. Nämä tapaukset liittyvät usein sisävesillä tai aivan rannan läheisyydessä tapahtuviin onnettomuuksiin. Myös Trafín julkaisemat vesiliikenteen onnettomuustilastot tukevat tätä tilastojen paljastaessa kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien olevan valtaosin veneen kaatumisesta tai kallistumisesta johtuvia eli kyseessä on ollut pieni tai pienehkö (kiihkerä) vene. Jos näissä pienemmissäkin veneissä edellytettäisiin jonkin kellunta- tai pelastautumisvälineen mukanaoloa tai jopa käyttöä, olisi vaatimusta noudattavilla merkittävästi paremmat mahdollisuudet selviytyä hengissä veden varaan jouduttuaan.

On myös korostettu, että jos käyttöpakkoa esitettäisiin, tulisi miettiä tarkkaan tällaisen säännöksen soveltamista käytännössä. Joka tapauksessa on korostettu, että sääntelyn muotoilun pitäisi olla tarkkarajaista, koska pakko olisi tuskin kuitenkaan kaikissa olosuhteissa perusteltua. Esimerkiksi matkaveneen sisätiloissa tällainen vaatimus olisi hankala nukkumisen kannalta. Pelkkää valvonnan vaikeutta esimerkiksi sisävesillä ei toisaalta ole pidetty perusteena tällaisesta sääntelystä pidättäytymisellekään.

Yhtenä vaihtoehtona on pidetty sitä, että vesikulkuneuvon päällikkö vastaisi siitä, että kaikilla veneessä mukana olevilla on kelluntapukine puettuna olosuhteiden niin vaatiessa. Tämä vastaisi hyvin pitkälti uuden tieliikennelain hallituksen esityksessä

esille tuotua talvirenkaiden käyttöpakkoa marras- ja maaliskuussa, mikä toteutuisi yksinomaan talvikelissä.

Nykyisin huviveneen päällikön velvollisuudet ja vastuut ovat epäselvät eikä veneen päällikköä ole määritelty yksiselitteisesti. Vesiliikennelaisissa lähtökohtana on kuljettajan vastuu eikä se sisällä päällikkösäätelyä. Merilain soveltuvuus veneilyyn on epäselvää. Kuljettajan ja päällikön asemaa tulisi pohtia huviveneissä nimenomaan vastuu- ja velvollisuusnäkökulmasta sekä arvioida näitä suhteessa merilain säännöksiin. Lisäksi tulisi arvioida, voitaisiinko vesikulkuneuvo luovuttaa – ja jos voitaisiin, millä edellytyksillä – muun henkilön kuljetettavaksi aluksen päällikön välittömän valvonnan alaisena (esimerkiksi nuoren henkilön veneen ohjailun harjoittelu).

Vesiliikenneasetuksen 2 §:ssä säädetään, että vesikulkuneuvossa tulee olla aivot tai mela taikka ankkuri köysineen. On kuitenkin selvää, että aivot ja mela eivät yksinään riitä suuremmissa vesikulkuneuvossa. Onkin esitetty, että veneessä tulisi olla mukana myös kartta ja hätämerkinantovälineet, joiden tarkoituksenmukaisuus tosin vaihtelee olosuhteiden mukaan. Hätämerkinantoväline voisi olla esimerkiksi matkapuhelin, soihtu tai Meri-VHF-radiopuhelin.

3.1.3 Alkoholin käyttö

Toinen merkittävä vesillä liikkumiseen liittyvä ongelma on alkoholin käyttö. Rikoslain 23 luvussa säädetään liikennerekoksista. Tämän luvun 5 §:ssä säädetään vesiliikennejuopumuksesta. Vesiliikenteessä liikennejuopumuksen raja on 1,0 promillea ja ammattimaisessa vesiliikenteessä 0,5 promillea. Kyseisen pykälän säännökset eivät koske soutuvenettä tai siihen rinnastettavaa vesikulkuneuvoa. Tutkimuksessa, jossa selvitettiin vuosina 1992 – 1998 hukkuneita, havaittiin, että lähes 80 %:lla 25-64-vuotiaista hukkuneista oli alkoholia veressään.

Oikeusministeriön työryhmä selvitti vuosina 2010-2011 vesiliikenteen promillerajan alentamista ja päätyi ehdottamaan, että ammattimaisen vesiliikenteen promillerajaa laskettaisiin 0,5 promilleen ja huviveneilyn promilleraja jätetään ennalleen 1,0 promilleen. Työryhmä esitti samalla muita keinoja vesiliikenteen turvallisuuden parantamiseksi, mm. kelluntapukineiden mukanaolon vaatimuksen laajentamista soutuveneisiin sekä kelluntapukineiden käyttöpakkoa avoveneissä ja kansilla liikuttaessa. Lisäksi nostettiin esiin esimerkiksi uimataidon ja veneilyn turvallisuusvalistuksen merkitys vesiliikenteen turvallisuudessa.

3.1.4 Veneilyajokortin ja venekatsastuksen tarve?

Suomessa ei edellytetä veneellä ajamista varten veneajokorttia. Venealan yhdistykset järjestävät koulutusta turvallisesta vesillä liikkumisesta. Toisin kuin ajoneuvoja, vesikulkuneuvoja ei ole myöskään pakko vakuuttaa. Pienemmät vesikulkuneuvot ovat kotivakuutuksen piirissä. Vesikulkuneuvoja ei ole pakko katsastaa, paitsi jos niitä käytetään kaupalliseen tarkoitukseen. Kuten edempänä on esitetty, venealan yhdistykset järjestävät vapaaehtoista huviveneiden katsastustoimintaa. Koulutetut katsastajat katsastavat veneseurojen veneitä erillisten ohjeiden mukaan. Veneseurat voivat velvoittaa veneseuraan kuuluvan veneilijän pitämään veneensä ja sen varusteet merikelpoisessa kunnossa.

3.1.5 Merikarttojen puutteellinen käyttö

Merikarttojen on oltava Kansainvälisen merenkulkujärjestön IMO:n (International Maritime Organization) ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (SopS 11/1981, ns. SOLAS-yleissopimus) mukaan valtion viranomaisen, toimivaltaisen merikarttalaitoksen tai muun vastaavan julkisen laitoksen toimesta tai luvalla merenkulun tarpeisiin laadittuja ja niitä koskevat säännöt on julkaistava. SOLAS-yleissopimuksen liitteen luvun V säännön 19 (kohdan 2.1. alakohta 4) mukaan kaikissa aluksissa on oltava merikartat reitin suunnittelemiseen ja näyttämiseen aiotulla matkalla. Näissä aluksissa on myös oltava varajärjestelmä, jos tarkoitukseen käytetään osittain tai yksinomaan elektronisia laitteita. Merikarttojen ja merenkulkujulkaisujen on lisäksi oltava asianmukaisia ja ajantasaisia. Kaikki muut (elektroniset) merikartat ovat lähtökohtaisesti epävirallisia, standardoimattomia karttoja.

SOLAS-yleissopimuksen osapuoli voi kuitenkin määrätä, soveltaako se säännön 19 määräyksiä pienempiin aluksiin. Suomessa SOLAS-yleissopimuksen karttoja koskeva määräys on pantu täytäntöön Trafín määräyksellä alusten navigointilaitteista ja -järjestelmistä (22.11.2012, TRAFI/16915/03.04.01.00/2012). Määräystä ei sovelleta huviveneisiin. Kauppamerenkulussa merikarttojen käyttö on siten säänneltyä turvallisuuden varmistamiseksi. Merikartat ovat ajantasaisia, reitit suunnitellaan ajantasaisen merikartan avulla ja käytössä on myös varajärjestelmä. Käyttäjät ovat myös koulutettuja.

Veneilyn osalta tilanne on sen sijaan täysin sääntelemätön. Vesiliikenneläissa määritellään veneen varustus sen pohjalta, että joudutaan hätätilanteeseen - ei niinkään sen pohjalta, ettei hätätilanteeseen jouduttaisi.

Liikenneviraston veneilijä-tutkimus osoitti muun muassa, että veneilijöiden käytössä olevat painetut merikartat ovat usein vanhentuneita ja että vain osa kartoista perustuu merikarttalaitosten (digitaalisiin) alkuperäisaineistoihin. Aineistoa on voitu muokata myös vaarallisesti. Käyttäjistä merkittävä määrä on myös kouluttamattomia eivätkä he osaa lukea merikarttaa. Sillä, millaisella merikartalla navigoidaan ja kuinka karttaa käytetään, on kuitenkin suuri merkitys vesiliikenteen turvallisuudelle.

3.2. Sääntelyn hajanaisuuteen, vanhentuneisuuteen ja perustuslainmukaisuuteen liittyvät ongelmat

3.2.1 Yleistä sääntelyn hajanaisuudesta ja epäselvyyksistä

Vesikulkuneuvoja ja veneilijöiden käyttäytymistä koskeva sääntely on nykyisellään hajanaista ja sääntelyä sisältyy epä johdonmukaisesti useaan eri säädökseen. Merilain soveltuvuus muuhun kuin kauppamerenkulkuun ja erityisesti veneilyyn on epäselvää.

Sääntelyä on myös päällekkäin esimerkiksi varusteiden osalta, ja samasta asiasta, kuten huviveneestä tai vuokraveneestä, voi olla eri laeissa eri määritelmiä. Toisaalta vesiliikennelaki koskee kaikkia vesikulkuneuvoja. Vesikulkuneuvolla tarkoitetaan veteen tukeutuvaa ja vesillä liikkumiseen tarkoitettua kulkuvälinettä ja laitetta. On esitetty, että määritelmää voisi muuttaa esimerkiksi niin, että vesikulkuneuvolla tarkoitettaisiin "veteen tukeutuvaa ja *vettä pitkin liikkuvaa* kulkuneuvoa ja laitetta",

jolloin lakia voitaisiin soveltaa myös sellaisiin kulkuneuvoihin, joita ei ole tarkoitettu vesillä liikkumiseen kuten moottorikelkkoihin. Vesikulkuneuvon käsitettä käytetään myös huvivenelaissa ja vesikulkuneuvorekisterilaissa, mutta niissä vesikulkuneuvon käsite on suppeampi. Huvivenelaissa vesikulkuneuvolla tarkoitetaan huvivenettä tai vesiskootteria. Myös vesikulkuneuvorekisterilaissa käytetään käsitettä vesikulkuneuvo, mutta sitä ei ole määritelty. Muissa laeissa perusmääritelmä on yleensä alus ja alus on joissakin laeissa (esim. alusturvallisuuslaki ja laivaväkilaki) määritelty samalla tavalla kuin vesiliikennelaissa on määritelty vesikulkuneuvo. Sen sijaan merenkulun ympäristönsuojelulaissa alus on määritelty niin, että sillä tarkoitetaan jokaista vesikulkuneuvoa, mukaan luettuina kantosiipialukset, ilmatyynyalukset, vedenalaiset alukset ja kelluvat alukset sekä kiinteät tai kelluvat alustat. Vesiliikennelaki koskee käytännössä ainakin aluksella, veneellä tai vesiskootterilla liikkuvaa, mutta muuten määritelmä on tulkinnanvarainen.

Kauppamerenkulkua laki koskee siltä osin kuin siitä ei muualla säädetä. Tämäkin on siten jätetty tulkinnanvaraiseksi, joskin kauppamerenkulkuun sovelletaan pääosin kansainvälistä sääntelyä. Selvää on kuitenkin, että laki koskee vesiliikenteen ohjaamista, vesiympäristön suojelua koskevia kieltoja ja rajoituksia sekä liikennesääntöjä ja väylien merkitsemistä riippumatta siitä, onko vesikulkuneuvo vene tai esimerkiksi matkustaja-alus.

Laki sisältää vesikulkuneuvon käyttäjää koskevia yleisiä velvoitteita, ja siinä jätetään tarkempi sääntely alemmalle tasolle.

Kuten edellä on esitetty, vesiliikennelain valvonta kuuluu usealle viranomaiselle. Voimassaoleva sääntely ei kuitenkaan ole vastuiden kannalta selkeä.

3.2.2 Vesiliikennettä koskevan sääntelyn, säädöstasoon ja sääntelyn vanhentuneisuuteen liittyvät ongelmat

On jonkin verran epäselvää, missä määrin vesiliikennettä koskevan sääntelyn taustalla on kansainvälisiä sopimuksia, Euroopan unionin lainsäädäntöä tai esimerkiksi kansainvälisiä suosituksia ja missä määrin sääntely on puhtaasti kansallista. Tämä hankaloittaa päätöksentekoa siitä, voitaisiinko jotain toimimatonta sääntelyä karsia.

Selvää on se, että vesiliikenteessä noudatettavista yleisistä säännöistä säännellään edellä mainituissa meriteiden säännöissä. Suomessa meriteiden sääntöjen noudattaminen on säädetty pakolliseksi myös Suomen sisävesillä. Tätä säännellään edellä mainituissa sisävesisäännöissä. Näitä meriteiden ja sisävesien sääntöjä ei kuitenkaan nykyisellään mainita vesiliikennelaissa, vaan niihin viitataan pelkästään hallituksen esityksessä (HE 66/1996 vp, s. 10).

Suomessa käytössä oleva viitoitusjärjestelmä perustuu kansainväliseen viitoitusjärjestelmään A (IALA, The International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse authorities). Siihen kuuluvat lateraalimerkit, kardinaalimerkit, karimerkki, turvavesimerkki ja erikoismerkki.

Vesiliikennemerkit perustuvat YK:n alaisen ECE:n sisävesisäännöstöön (CEVNI). Kaikkia CEVNI:n mukaisia vesiliikennemerkkejä ei meillä kuitenkaan ole käytössä.

Vesiliikennelain (5 §:n 2 momentin) mukaan vesikulkuneuvon kuljettajan on noudatettava vesiliikenteen liikennesääntöjä ja vesiliikennemerkeillä ja valo-opasteilla ilmaistuja määräyksiä, kieltoja ja rajoituksia.

Lain 26 §:n mukaan vesiliikenteen liikennesäännöistä ja vesikulkuväylien merkitsemisestä sekä vesiliikenteen ohjaamisesta ja siihen liittyvästä valvonnasta säädetään valtioneuvoston asetuksella. Käytännössä yhtään valtioneuvoston asetusta ei ole tästä asiasta annettu.

Liikennevirasto antaa saman pykälän mukaan määräyksiä vesiliikenteen ohjaamisesta ja siihen liittyvästä valvonnasta, vesiliikenteen liikennesäännöistä ja vesikulkuväylien merkitsemisestä. Esimerkiksi liikennemerkkien sisältö ja muoto ja viitoituksen merkitykset on avattu Liikenneviraston määräyksissä.

Vesiliikenteessä käytettäviä turvalaitteita, vesiväylien merkitsemistä ja vesiliikenteen ohjaamista sekä liikennesääntöjä koskevaa sääntelyä ja ohjeistusta sisältyy kuitenkin useaan säädökseen, asetukseen, määräykseen ja ohjeeseen.

Vesiliikenteen turvalaitteiden, liikennesääntöjen, vesiliikennemerkkien ja valo-opasteiden tarkoitus, suhde toisiinsa ja se, ketä sääntely koskee, ei ilmene mistään selkeästi. Sääntely ei ole johdonmukaista ja määritelmässä on puutteita. Myös sääntelyn velvoittavuus jää epäselväksi.

Osittain sääntelyn epäselvyys voi johtua siitä, että vesiliikenteen sääntely on paitsi liikenteen hallinnonalan, myös ympäristöministeriön hallinnonalan intressissä eikä sääntelyn yhteensovittaminen ole kaikilta osin onnistunut. Esimerkiksi turvalaitteisiin kuuluvien vesiliikennemerkkien sääntely – samoin kuin vesiliikennesäännöt yleisesti – on epäjohdonmukaisesti ja sekavasti kirjattu useampaan säädökseen, mukaan lukien vesilakiin. Vesilain ja vesiliikennelain toisiaan täydentävässä sääntelyssä on myös selviä aukkoja siltä osin kuin turvalaitteen asettamisoikeus on vesilaissa säädetty vain yleisen kulkuväylän ylläpitäjälle. Näin ollen väylään kuulumattomien kaapeli- ja johtomerkkien asettamisesta vesilaissa ei säädetä mitään. Vesiliikennelaissa taas viitataan vain tähän puutteelliseen vesilakiin.

Nykyinen vesiliikennettä koskeva sääntely sisältää siten paljon sääntelytasoon ja siten myös perustuslakiin liittyviä ongelmia ja osa sääntelystä on vanhentunutta.

Vesiliikenneasetuksessa ja vesikulkuväylien merkitsemisestä annetussa asetuksessa on määräyksenantovaltuuksia ja poikkeuslupamahdollisuuksia, mikä ei sekään vastaa nykyisen perustuslain vaatimuksia. Kokonaan vanhentunutta sääntelyä on esimerkiksi Merenkulkuhallituksen vuonna 1997 antama päätös vesikulkuneuvojen varusteista, joka on edelleen voimassa. Asetuksessa kanavien ja avattavien siltojen liikennesäännöistä todetaan puolestaan yhä, että sitä sovelletaan myös vesiliikenteessä Saimaan kanavan Neuvostoliiton puoleisella osalla Neuvostoliitolta vuokratulla alueella, vaikka Neuvostoliittoa ei ole yli 25 vuoteen ollut enää olemassa. On myös epäselvää, vastaako asetuksen sisältö nykyisin voimassa olevaa Saimaan kanavaa koskevaa sopimusta ja miltä osin se sisältää päällekkäistä sääntelyä esimerkiksi alusliikennepalvelulain kanssa.

Toisaalta jossain muuten vanhentuneessa säädöksessä, kuten asetuksessa vesikulkuväylien merkitsemisestä, saattaa olla kansainvälistä sopimusta, kuten niin

sanottua Nairobinkin yleissopimusta (SopS 14/2017), täydentävää, tärkeääkin sääntelyä, kuten sääntelyä uponneen esineen poisto-, merkitsemis- ja ilmoitusvelvollisuudesta.

3.2.3 Kieltoihin ja rajoituksiin liittyvä koordinoititarve

Vesiliikennelain 15 §:ssä säädetään alueellisten kieltojen ja rajoitusten määräämisestä. Väyliä koskevista kielloista ja rajoituksista päättää Liikennevirasto ja väylien ulkopuolisista kielloista ja rajoituksista toimivaltainen ELY-keskus. Tämä kahtiajako aiheuttaa koordinoitatarvetta päätösviranomaisten kesken, koska usein rajoitusta haetaan esim. tiettyyn salmeen, jossa kulkee väylä. Tällöin on annettava kaksi eri päätöstä, toinen väylän osalta ja toinen väylän ulkopuoliselta osalta, vaikka kyseessä on yhtenäinen vesialue. Molemmat päätösesitykset on myös kuulutettava ja niistä on kuultava asianosaisia, mikä lisää kustannuksia.

Vesiliikennelain 16 §:ssä säädetään vesikulkuneuvotyyppiä koskevista kielloista ja rajoituksista. Asiasta päättää toimivaltainen ELY-keskus lukuun ottamatta kauppamerenkulkuun käytettävää vesikulkuneuvoa, jonka osalta asiasta päättää Trafi. Tämä kahtiajako on erikoinen, koska kiellon tai rajoituksen määräämiseen vaikuttaa oleellisesti ao. toiminnasta aiheutuva häiriö ja haitta luonnolle ja muulle ympäristölle, ei niinkään vesikulkuneuvon tekniikka tai käyttötarkoitus.

Myös alustyyppikohtaisten kieltojen ja rajoitusten erottaminen aluekohtaisista kielloista ja rajoituksista aiheuttaa vaikeuksia käytännön tasolla, koska monessa tapauksessa olisi selkeintä puuttua vain häiritsevään liikenteeseen, mikä voi tarkoittaa, että tietyllä väylällä rajoitettaisiin esimerkiksi vain tiettyntyyppisten alusten nopeutta. Nykyisin tällaiseen ratkaisuun päätyminen tarkoittaisi esimerkiksi Liikennevirastolle jätetyn väylää koskevan nopeusrajoitusesityksen siirtämistä Trafille, jos rajoituksen haluttaisiin koskevan vain tiettyä kokoluokkaa suurempia kauppamerenkulun aluksia. Tämä voi johtaa asian uudelleen kuuluttamiseen nyt vesiliikennelain 16 §:n mukaisena asiana jo aiemmin kuulutetun 15 §:n mukaisen asian lisäksi.

Kokonaisuuden kannalta on haitallista, että kielloista ja rajoituksista päättää useampi viranomaisen väylien, väylien ulkopuolisten alueiden ja eri alustyyppien osalta. Tämä estää tietojen yhteen kokoamisen ja vähentää päätösmenettelyn yhtenäisyyttä. Nykytilanteessa päätökset ovat usean tahon hallinnassa eikä yhtenäistä päätösrekisteriä ole. Asiaa vaikeuttavat vielä entisestään vanhan veneliikennelain aikaiset lääninhallitusten antamat kiellot ja rajoitukset, joita koskevat päätökset eivät enää ole kaikilta osin saatavissa tai päätöksissä ei ole yksiselitteisesti kuvattu päätöksen sisältöä ja laajuutta. Tämä on johtanut siihen, että maastossa ei kaikkia voimassa olevia kieltoja ja rajoituksia ole merkittyinä, eikä rajoitusten ja kieltojen valvonta ole sitten kaikilta osin mahdollista. Yleisesti on havaittu, että päätökset ja maastomerkinnot eivät vastaa toisiaan. Kaikkia vanhoja päätöksiä ei ole koottu yhteen, minkä vuoksi puuttuvilta osin on ollut pakko tehdä tarvittaessa uusia päätöksiä.

Viime aikoina on myös ilmennyt tarvetta alueellisille kielloille vesiliikenteen automaatiokokeilujen edistämiseksi. On epävarmaa, ovatko laissa nyt mainitut perusteet alueellisen kiellon asettamiselle riittäviä tällaisen kokeilutoiminnan kannalta.

3.2.4 Merilain soveltavuuteen liittyvät epäselvyydet

Merilain soveltuminen veneilijöihin on monilta osin epäselvää. Käytännössä lakia on sovellettu pääsääntöisesti kauppamerenkulkuun. On epäselvää, soveltuvatko esimerkiksi merilain päällikkyyssäännökset (6 luku) veneilijöihin. Voimassa olevassa vesiliikennelaissa ei säännellä päälliköstä vaan ainoastaan vesikulkuneuvon kuljettajasta, mutta laissa ei määritellä yksiselitteisesti sitä, ketä pidetään vesikulkuneuvon kuljettajana. Vesiliikennelaista annetun hallituksen esityksen (HE 66/1996 vp) 7 §:ää koskeissa yksityiskohtaisissa perusteluissa on kuitenkin selvennetty, että kuljettajalla tarkoitetaan sitä henkilöä, joka vastaa vesikulkuneuvon ohjailusta.

Korkeimman oikeuden (KKO) ennakkoratkaisussa KKO:2010:79 on katsottu, että merilain 20 luvun 2 §:n, joka koskee muun muassa päällikön toimesta tapahtuvaa hyvän merimiestaidon laiminlyöntiä, rangaistussäännös ei koske huviveneitä. KKO katsoi, että merilain soveltamisalaa koskeva säännös (merilain 1 luvun 9 §, jonka mukaan muuhun kuin kauppamerenkulkuun käytettävään alukseen sovelletaan merilain säännöksiä vain, jos ne kulloinkin siihen soveltuvat) edellyttää tapauskohtaista harkintaa siitä, mitkä merilain säännökset tulevat sovellettaviksi. KKO:n mukaan kyseisen rangaistussäännöksen soveltuminen vain siinä mainittuihin vastuuvollisiin (muun muassa päällikköön) puhuu sen puolesta, ettei säännöstä sovellettaisi huviveneettä ohjailevaan henkilöön. KKO totesi, että huviveneiden miehistön vastuut ja vastuualueet eivät usein ole tarpeeksi tarkkarajaisia rangaistussäännöksiä ajatellen. KKO:n mukaan kyseisestä rangaistussäännöksestä ei ilmene rikosoikeudellisen laillisuusperiaatteen edellyttämällä tavalla riittävän selvästi, että säännöstä olisi sovellettava myös huviveneisiin.

Trafi on katsonut, että vesikulkuneuvon kuljettaja olisi lähtökohtaisesti se, joka vastaa vesikulkuneuvon ohjailusta ja jolla on tarvittava ikä, kyky ja taito. Jos ohjaimissa on alle 15-vuotias tai muuten henkilö, joka ei täytä näitä vaatimuksia, tulisi Trafín käsityksen mukaan vesikulkuneuvon ohjailusta vastata jonkun muun henkilön. Veneen päällikköä koskevaa asiaa on pohdittu mm. Merenkululaitoksen julkaisussa 5/2006 "Veneilyn ja vesillä liikkumisen turvallisuusohjelma 2006-2016" ja sittemmin merenkulun neuvottelukunnan alaisessa veneilyjaostossa. Jaostossa katsottiin, että päällikön vastuun tulisi olla jakamaton ja että päällikön ja kuljettajan välinen ero tulisi määritellä laissa. Veneilyjaosto on ottanut kantaa veneen päällikön vastuukysymyksiin myös johtopäätöksissään veneilyn ja vesillä liikkumisen turvallisuusohjelman välitarkastelun yhteydessä. Johtopäätöksissä on todettu, että veneen päälliköllä olisi henkilökohtainen vastuu matkustajistaan ja miehistöstään.

Päällikkösääntelyn tarve korostuu valvojan kannalta esimerkiksi silloin, kun liikkeellä ollaan jollain kelluvalla välineellä, jota ei ole tarkoitettu vesiliikenteeseen (vrt. styroksilautta, ponttoni, laituri jne.). Valvovat viranomaiset törmäävät toistuvasti kesäisin tilanteisiin, joissa matkan jatkaminen tulisi turvallisuussyistä keskeyttää. Tällä hetkellä matkan keskeyttämisen perusteiden pitää olla hyvin vahvat. Monissa turvallisuuden laiminlyöntitilanteissa toimintaan puuttuminen on haastavaa. Lopputuloksena viranomaiset joutuvat usein myöhemmässä vaiheessa pelastus- tai avustustehtäviin, jotka ovat pelastetuille maksuttomia. Nämä työllistävät "turhat pelastustehtävät" sitovat viranomaisresursseja muilta tehtäviltä. Harkitsematon liikkuminen tai puutteellisella varustuksella varustetun "vesikulkuneuvon" liikkuminen saattaa kuitenkin aiheuttaa vaaraa paitsi itse seikkailijoille myös muille vesillä

liikkujille. Yhtenä esimerkkinä voidaan mainita muun muassa muutaman vuoden takainen "laiturilla yli Suomenlahden" tempaus, jossa keskellä vilkasta Suomenlahden laivaliikennettä seilattiin laiturilla Suomenlahden yli. "Aluksen" varustus ja viestivälineistö oli myös hyvin puutteellinen, mikä osaltaan aiheutti turvallisuusriskin ja hankaloitti yhteydenkaamista.

3.4 Vuokravesäsäätelyn keventämistarpeet

Vesiliikennettä koskeva sääntely on osittain myös kuluttajan ja yritysten kannalta kankeaa ja raskasta. Tämä koskee erityisesti vuokravesäsäntelyä. Alan toimijoilta on tullut toive sääntelyn keventämisestä. On esitetty, että lainsäädännön pitäisi mahdollistaa kevyempi veneiden välityspalvelu eli esimerkiksi eräänlainen veneiden über-palvelu, jossa veneiden omistajat voisivat välittää omaa venettään helpommin muille. Tällä hetkellä veneet voivat seisoa pitkäänkin satamissa käyttämättöminä. Veneiden välittämistä on pidetty venealankin etuna, koska silloin, kun veneitä käytetään enemmän, niille on myös enemmän huoltotarvetta. Uusien palvelujen mahdollistamisella voitaisiin myös edistää digitalisaatiota ja uusien palvelukonseptien kehittämistä.

Jos päädytään siihen, että vuokravesäsäntelyä kevennetään tai se jopa kokonaisuudessaan kumotaan, tulisi todennäköisesti samalla kiinnittää huomiota myös nykyisiin vesiliikenneläin veneen luovutusta ja eri tahojen vastuuta koskeviin kysymyksiin sekä varustevaatimuksiin. Vuokravesäsäntelyn mahdollista keventämistä voitaisiin myös tarkastella ammattimaisena ja ei-ammattimaisena toimintana. Osaksi vuokraveneily saattaisi jatkossa olla myös kuluttajaturvallisuuslainsäädännön piirissä, jos sektorilainsäädäntö ei kata kaikkea, mikä pitäisi erikseen selvittää.

Vuokravesäsäntelyn purkamista on tarkemmin käsitelty *Trafin julkaisussa 22/2016 Vuokraveneitä koskevien erityissäädösten kumoaminen, Vaikutusten arviointi*.

3.5 Viranomaisten yleisten valvontavastuiden selkeyttäminen

Tulevan maakuntauudistuksen myötä ELY-keskukset tultaneen lakkauttamaan. Tällöin lain ympäristönsuojelua koskevan sääntelyn noudattamisen valvonta tulee järjestää uudelleen. Yhtenä vaihtoehtona on esitetty, että nämä tehtävät siirrettäisiin kokonaisuudessaan uudelle Valtion lupa- ja valvontavirastolle, joka vastaa muun muassa ympäristöasioista.

Trafi on nykyisin merenkulun turvallisuutta valvova viranomainen. Trafi vastaa myös venetekniikan osaamisesta, yleisestä veneturvallisuudesta, vesillä liikkumisesta ja virastolla on merenkulun pätevyystuntemus. Tämän vuoksi on ajateltu, että Trafin roolia vesiliikenneläin yleisen valvonnan osalta vahvistettaisiin.

Myös veneilyn pätevyyskirjojen myöntämisprosessiin liittyy muutostarpeita. On todennäköistä, että pätevyyskirjojen myöntämistä koskeva tehtävä on tulevaisuudessa tarkoituksenmukaista ulkoistaa koulutuksen järjestäjille, joten uudistetun lainsäädännön tulisi mahdollistaa tämä kehitys.

Liikennevirasto vastaa käytännössä vesiväylien hallinnoinnista, ohjauksesta ja valvonnasta sekä alusliikennepalvelusta, minkä vuoksi Liikenneviraston roolia vesiliikenneläin valvonnan osalta olisi hyvä täsmentää vastaamaan näitä tehtäviä.

Liikenteen hallinnonalan virastouudistus, jonka mukaan Trafi, Viestintävirasto ja Liikenneviraston viranomaistehtävät pyritään yhdistämään yhdeksi virastoksi ja Liikenneviraston liikenteenohjaustehtävät yhtiöitetään valtion omistamaksi erityistehtävayhtiöksi, tulee mahdollisuuksien mukaan kuitenkin ottaa huomioon uudistuksessa.

4. Vesiliikenteen sääntelystä eräissä muissa maissa

Tässä arviomuistiossa on vertailtu Suomen vesiliikenteen sääntelyä joidenkin asiakokonaisuuksien osalta lähinnä Ruotsin, Norjan, Tanskan ja Viron vastaavaan sääntelyyn. Asiakokonaisuuksia ovat kuljettamiseen vaadittava pätevyys, kelluntapukineiden käyttövelvollisuus, päällikkyysääntely, vuokravenesääntely, veneilijöitä koskeva promilleraja, vesiliikennesääntöjä ja -merkkejä koskeva sääntely ja käynnissä olevat uudistukset.

Euroopan unionin lainsäädännössä ei ole säädetty huviveneen kuljettamiseen tarvittavasta pätevyydestä eikä tietyistä veneiden varusteista, kuten kelluntapukineista. Euroopan komissio on kuitenkin antanut 30.3.2017 meriturismia koskevan työpäpaperin,⁵ jossa on pohdittu alustavasti vuokra- ja huviveneiden kuljettajien pätevyysvaatimuksia erityisesti vastavuoroisen tunnustamisen näkökulmasta ja huviveneiden varustetasoa koskevan EU-sääntelyn tarvetta. Suomessa tilanne on tältä osin melko selkeä, koska vaatimustaso niin veneilijöille kuin veneille on kansainvälisesti vertaillen kevyt. Trafi myös myöntää kansainvälisiä huviveneenkuljettajankirjoja (ICC), joissa on kyse kansainvälisesti yleisimmästä käytössä olevasta huviveneilyn ja venevuokrauksen piirissä hyväksytystä pätevyyskirjasta.

4.1 Veneen kuljettamiseen vaadittava pätevyys

Suomessa huviveneen kuljettajalta ei edellytetä tiettyä pätevyyskirjaa vaan edellytyksenä on riittävä ikä, kyky ja taito. Rekisteröitävän moottorikäyttöisen vesikulkuneuvon kuljettajan on oltava 15 vuotta täyttänyt. Yli 24-metrinen huvialuksen päälliköllä on oltava kansainvälinen huviveneenkuljettajankirja. Ruotsissa, Norjassa, Tanskassa ja Virossa huviveneen kuljettaminen edellyttää jonkinlaista tutkintoa tai todistusta, mutta vaatimus ei koske kaikkia veneitä.

Virossa alle 12 metrin pituisen aluksen kuljettamiseen edellytetään pätevyyskirjaa (väikelaevajuhi tunnistus, muu laevajuhi meresöidudiplom tai kutsetunnistus), huviveneen kuljettajalta edellytetään – tiettyjä poikkeuksia lukuun ottamatta – pätevyyskirjaa tai tiettyä ammatillista koulutusta (väikelaevajuhi tunnistus, laevajuhi erialane haridus tai siseveelaeva laevajuhi erialane haridus) ja myös vesiskootterien kuljettamiseen edellytetään pätevyyskirjaa (jetijuhi tunnistus). Virossa kuljettajan tulee olla pääsääntöisesti 15 vuotta täyttänyt. Sitä aiemmin hän kuljettaa venettä laillisen edustajansa vastuulla.

Ruotsissa tietynlaista pätevyyttä (luokkaan VIII kuuluvan aluksen päällystön tutkintoa (examen som fartygsbefäl klass VIII), rannikkolaivurintodistusta (kustskepparintyg) tai laivurintutkintoa (skeppareexamen)) edellytetään vähintään 12 metrin pituisten ja

⁵ Commission Staff Working Document on Nautical Tourism (SWD(2017) 126 final, https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/sites/maritimeaffairs/files/swd-2017-126_en.pdf)

vähintään neljä metriä leveiden huvialusten kuljettamiseen. Pienempien alusten eli huviveneiden kuljettamiseen ei tarvita erityistä lupakirjaa.

Norjassa huviveneen päällikön/kuljettajan tulee pääsääntöisesti olla 16 vuotta täyttänyt, jos huviveneen nopeus on yli 10 solmua tai moottorin konetehto on yli 7,5 kilowattia. Lisäksi kuljettajalta vaaditaan pätevyystodistus (båtførerbevis) tai voimassaoleva pätevyyskirja, jos huviveneen pituus on yli kahdeksan metriä tai moottorin konetehto on yli 19 kW. Huviveneiden, joiden rungon pituus on vähintään 15 metriä, päälliköillä/kuljettajilla on oltava huviveneen päällikön/kuljettajan pätevyyskirja.

Tanskassa alle 15 metrin pituisten huviveneiden kuljettamiseen ei tarvita erityistä lupakirjaa, jollei vene kuulu nopeita veneitä (speedbåd) koskevan sääntelyn piiriin. 15–24 metrin pituisten huviveneiden päälliköiltä/kuljettajilta edellytetään tietynlaista pätevyyttä (yachtskipper af 3. grad tai yachtskipper af 1. grad). Tietyissä tapauksissa edellytetään huviveneen moottorin käyttöön liittyvää pätevyyskirjaa (duelighedsbevis i motorpasning for fritidssejlere). Tanskassa Søfartsstyrelsen määrittää hakemuksesta vähintään 24 metrin pituisen huviveneen miehityksen.

4.2 Kelluntapukineiden (mukaan lukien pelastusliivit) käyttö

Suomessa liikkeessä olevassa moottorilla tai yli viiden metrin pituisessa purjeella varustetussa vesikulkuneuvossa on oltava vesiliikenneasetuksen 2 §:n mukaan merenkulkuhallituksen päätöksen mukaisesti hyväksytty pelastusliivi, kelluntapukine tai pelastuspuku kaikille vesikulkuneuvossa olijoille. Näiden kelluntapukineiden on lisäksi vastattava kokoluokaltaan ja kantavuudeltaan henkilön kokoa ja painoa.

Virossa veneissä on – samalla tavoin kuin Suomessa – oltava kelluntapukineet kaikille veneessä oleville eikä käyttöpakkoa ole. Asia on näin myös Tanskassa huviveneiden osalta. Tanskassa huviveneen päällikkö/kuljettaja on vastuussa siitä, että kaikkien veneessä olevien käytettävissä on hyväksytty ja oikeankokoinen kelluntapukine.

Norjassa kelluntapukineiden käyttö on – tiettyjä poikkeuksia lukuun ottamatta, kuten tietyillä vesialueilla liikkuuissa vuokratuissa polkuveneissä ja soutuveneissä – huviveneiden nojalla pakollista alle kahdeksan metrin pituisissa huviveneissä silloin, kun henkilö on veneen ulkotiloissa veneen liikkuessa. Norjassa tällaisen huviveneen päällikkö/kuljettaja on vastuussa siitä, että alle 15-vuotiaat lapset käyttävät kelluntapukinetta.

Ruotsin lainsäädännössä ei tällä hetkellä edellytetä, että huviveneissä olisi oltava kelluntapukineet kaikille veneessä oleville. Ruotsissa on kuitenkin vireillä eduskuntaaloite, jonka mukaan olisi vaadittava, että huviveneissä on oltava kelluntapukineet kaikille veneessä oleville, ja lisäksi voitaisiin vaatia, että alle 15-vuotiaiden lasten on käytettävä kelluntapukineita heidän ollessaan huviveneessä.

4.3 Päällikkyysääntely

Suomessa päällikkyystä ja päällikön vastuusta säädetään tällä hetkellä merilain 6 luvussa, mutta on epäselvää, soveltuvatko merilain päällikkyysäännökset

veneilijöihin. Kuten aikaisemmin on selostettu, Korkein oikeus on katsonut, että merilain 20 luvun 2 §:n, joka koskee muun muassa päällikön toimesta tapahtuvaa hyvän merimiestaidon laiminlyöntiä, rangaistussäännös ei koske huviveneitä. Voimassa olevassa vesiliikennelain 6 §:ssä säädetään vain vesikulkuneuvon kuljettajasta.

Ruotsissa, Norjassa, Tanskassa ja Virossa lainsäädäntöön ei sisälly selkeää päällikön määritelmää eikä päällikön ja kuljettajan välistä eroa ole määritelty lainsäädännössä.

Ruotsin Transportstyrelsenin mukaan Ruotsissa huviveneen päällikkönä on luonnollista pitää huviveneen omistajaa, vuokraajaa tai lainaajaa silloin, kun hän on kyseisessä veneessä, ja muissa tapauksissa huviveneen päällikkönä on pidettävä huviveneen kuljettajaa.

Ruotsissa päällikkö ja kuljettaja on erotettu toisistaan siten, että päälliköstä käytetään ilmaisua "befälhavare" ja kuljettajasta "förare". Virossa, Norjassa ja Tanskassa ei ole tehty näin selkeää jaottelua kuljettajan ja päällikön välillä. Virossa ilmaisulla "juht" tarkoitetaan sekä päällikköä että kuljettajaa samoin kuin Norjassa ilmaisulla "båtfører" ja Tanskassa ilmaisulla "skibsfører".

Ruotsin, Norjan ja Tanskan merilakeihin sisältyy samankaltaisia päällikön vastuuta koskevia säännöksiä kuin Suomen merilakiin. Ruotsin merilakia sovelletaan myös huviveneisiin muun muassa huviveneen päällikön vastuun osalta. Päällikkyyttä koskevaa Ruotsin merilain 6 lukua sovelletaan huviveneen päällikköön lukuun ottamatta merilain 6 luvun 14 §:ää, joka koskee ilmoituksia, joita päällikön on tehtävä viranomaisille tietyissä tapauksissa. Myös Tanskassa huviveneen päällikköön sovelletaan päällikkyyttä koskevaa Tanskan merilain 6 lukua. Häneen sovelletaan kyseisen luvun yleisiä säännöksiä, kuten hyvän merimiestaidon noudattamista koskevaa säännöstä, mutta kaikki luvun säännökset eivät ole merkityksellisiä huviveneen päällikön kannalta.

Ruotsissa päälliköllä on velvollisuus huolehtia siitä, että hänellä on sellainen tarpeellinen tietämys aluksesta, että hän voi muun muassa täyttää aluksen turvallisuutta koskevat velvollisuutensa, ja siitä, että aluksella työskentelevät henkilöt saavat tarpeelliset tiedot muun muassa aluksesta ja perustavanlaatuisista turvallisuusmääräyksistä. Päällikön on myös huolehdittava ennen matkan alkamista siitä, että alus on merikelpoinen. Päälliköllä on lisäksi velvollisuus ryhtyä toimenpiteisiin tietyissä vaaratilanteissa, kuten esimerkiksi myrskyn aikana ja vaarallisissa jääolosuhteissa, ja auttaa merihädässä olevia henkilöitä.

Norjassa veneen omistaja ja veneen päällikkö/kuljettaja ovat vastuussa huviveneelain ja sen nojalla annettujen säännösten noudattamisesta, ja korkeintaan 15 metrin pituisen veneen omistajalla on velvollisuus varmistaa se, että henkilö, jolle hän antaa veneen käytettäväksi, täyttää veneen kuljettamista koskevat ehdot.

Virossa huviveneen päällikkö/kuljettaja on vastuussa huviveneen turvallisesta käytöstä ja hänellä on oltava tarvittavat asiakirjat ja asiaankuuluvat tiedot ja taidot. Virossa huviveneen omistaja ja päällikkö/kuljettaja ovat vastuussa huviveneen asianmukaisesta varustamisesta ja turvallisuusvaatimusten noudattamisesta.

4.4 Vuokravenesääntely

Kuten edempänä on selostettu, Suomessa vuokraveneet on katsastettava alusturvallisuuslain mukaan ja Trafi on antanut määräyksiä vuokraveneiden laitteista ja varusteista. Lisäksi laivaväkilaista tulee velvoite, että miehitettynä vuokrattavan vuokraveneen kuljettajalla on oltava vuokraveneen kuljettajankirja..

Toisin kuin Suomessa, Ruotsissa ja Norjassa ei ole olemassa erityistä vuokravenesääntelyä, joka koskisi myös huviveneiden yksityistä vuokraamista.

Virossa on vuokravenesääntelyä, joka koskee huvikäyttöön vuokralle miehitettynä tarjottavia vuokraveneitä, jotka kuljettavat muussa kuin säännöllisessä liikenteessä enintään 12 matkustajaa. Tällaisille veneille on suoritettava tekninen tarkastus. Veneen päällikön/kuljettajan on annettava turvallisuusohjeet kaikille veneessä oleville.

Virossa huviveneen, jota käytetään huvimatkojen järjestämiseen maksua vastaan, kuljettajan on oltava vähintään 18-vuotias ja hänellä on oltava huviveneen päällikön/kuljettajan pätevyyskirja (väikelaevajuhitunnistus).

Norjassa huviveneitä vuokraavilla yhtiöillä on oltava sisäinen valvontajärjestelmä.

Jos vuokravene vuokrataan Norjassa miehitettynä, veneen päällikön/kuljettajan vähimmäisikävaatimus on 16 vuotta ja voi olla tietyissä tapauksissa korkeampi. Aluksen päällikön/kuljettajan on huolehdittava muun muassa siitä, että alus on lastattu turvallisella tavalla ja että alusta ohjailaan sellaisella tavalla, ettei tästä aiheudu vaaraa muun muassa elämälle ja terveydelle. Miehitettynä vuokrattaviin vuokraveneisiin sovelletaan myös muun muassa tiettyjä veneiden varusteita koskevia vaatimuksia ja veneen päällikköä/kuljettajaa koskevia pätevyysvaatimuksia. Veneen päälliköllä/kuljettajalla on oltava aluksen koon kannalta asianmukainen pätevyyskirja, vähintään D5L – huviveneen päällikön/kuljettajan pätevyyskirja (D5L – fritidsbåtskipersertifikat) tai luokkaan C kuuluvan kalastusveneiden päällikön/kuljettajan pätevyyskirja (fiskeskipersertifikat klasse C).

Lisäksi alusten, jotka ovat alle 15 metriä pitkiä ja voivat kuljettaa korkeintaan 12 matkustajaa ilman matkustaja-aluksen pätevyyttä, päälliköillä/kuljettajilla on oltava Norjassa vähintään huviveneen päällikön/kuljettajan pätevyyskirja (fritidsskipersertifikat). Tällaisten alusten, jotka ovat vähintään 15 metrin pituisia, päälliköillä/kuljettajilla on oltava vähintään luokkaan 5 kuuluvan perämiehen pätevyyskirja (kompetansesertifikat dekksoffiser klasse 5) ja tietyissä tapauksissa korkeamman tason pätevyyskirja.

Tanskassa miehitettyinä vuokrattavien vuokraveneiden, jotka voivat kuljettaa korkeintaan 12 matkustajaa ja ovat alle 15 metrin pituisia, omistajilla on muun muassa velvollisuus antaa tietyntyyppiset kirjalliset turvallisuusohjeet ja niiden päälliköillä/kuljettajilla on velvollisuus huolehtia siitä, että venettä kuljetetaan hyvän merimiestaidon mukaisesti ja kyseisten turvallisuusohjeiden mukaisesti.

Tanskassa nopeiden veneiden (speedbåd) päälliköillä/kuljettajilla on oltava nopean veneen kuljettajan pätevyyskirja (pätevyysvaatimus koskee siten nopeita veneitä riippumatta veneen käyttötarkoituksesta).

4.5 Veneilijöitä koskeva promilleraja

Suomessa vesiliikennejuopumuksen promilleraja on rikoslain 23 luvun 5 §:n mukaan yleisesti 1,0 promillea ja ammattimaisen vesiliikenteen osalta 0,5 promillea.

Vesiliikennejuopumuksesta tuomitaan myös henkilö, joka on nauttinut alkoholia niin, että hänen kykynsä tehtävän vaatimiin suorituksiin on huonontunut, ja henkilö, joka on käyttänyt huumaavaa ainetta tai huumaavaa ainetta ja alkoholia niin, että hänen kykynsä tehtävän vaatimiin suorituksiin on huonontunut. Lisäksi olosuhteiden on oltava sellaiset, että teko on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle. Vesiliikennejuopumuksesta ei tuomita Suomessa silloin, kun kyse on soutuveneestä tai siihen rinnastettavasta vesikulkuneuvosta. Suomessa vesiliikennejuopumuksesta voidaan tuomita sakkoon tai enintään kahden vuoden pituiseen vankeusrangaistukseen. Suomessa ei ole säädetty erikseen törkeästä vesiliikennejuopumuksesta.

Suomessa vesiliikennejuopumuksen promillerajaa on muutettu viimeksi vuonna 2012 siten, että promillerajaa on laskettu ammattimaisen vesiliikenteen osalta 0,5 promilleen.

Ruotsissa, Norjassa, Tanskassa ja Virossa vesiliikennejuopumuksen promillerajasta on säädetty toisella tavalla kuin Suomessa.

Ruotsissa suurempien tai nopeiden alusten, jotka voivat saavuttaa vähintään 15 solmun nopeuden tai joiden rungon pituus on vähintään 10 metriä, ja Norjassa suurempien alusten, jotka ovat vähintään 15 metrin pituisia, kuljettajille asetettu vesiliikennejuopumuksen promilleraja on 0,2 promillea. Näihin henkilöihin rinnastetaan myös henkilö, joka toimii tällaisessa aluksessa tehtävässä, jolla on olennainen merkitys vesiliikenneturvallisuuden kannalta.

Ruotsissa rangaistavuus on sidottu muiden alusten osalta tehtävän turvalliseen suorittamiseen. Norjassa tietynlaisten pienempien veneiden kuljettajille asetettu promilleraja on 0,8 promillea.

Tanskassa ammattimaisessa vesiliikenteessä käytettävien alusten, vähintään 15 metrin pituisten huviveneiden, tiettyjen nopeiden veneiden, vesiskoottereiden ja niitä vastaavien osalta asetettu vesiliikennejuopumuksen promilleraja on 0,50 promillea. Sitä sovelletaan kuljettajiin ja niihin, jotka toimivat tehtävässä, jolla on olennainen merkitys turvallisuuden kannalta. Vesiliikennejuopumuksesta tuomitaan myös henkilö, joka ei kykene suorittamaan tehtäviään riittäväällä tavalla alkoholin tai muiden päihteiden käytön vuoksi.

Virossa huviveneiden tai muiden vesialusten kuljettajille asetettu promilleraja on 0,5 promillea ja vesiskootterien kuljettajille asetettu promilleraja on 0,2 promillea.

4.6 Vesiliikennesääntöjä ja -merkkejä koskeva sääntely

Suomessa vesiliikennesäännöistä säädetään useissa eri säädöksissä (ks. edellä kohta 1.3). Suomessa perustuslain 80 §:n mukaan yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteista sekä asioista, jotka perustuslain mukaan muuten kuuluvat lain alaan, olisi kuitenkin aina säädettävä lailla. Asetukset antaa saman lainkohdan mukaan

pääsääntöisesti valtioneuvosto. Myös muu viranomainen voidaan lailla valtuuttaa antamaan oikeussääntöjä määrätyistä asioista, jos siihen on sääntelyn kohteeseen liittyviä erityisiä syitä eikä sääntelyn asiallinen merkitys edellytä, että asiasta säädetään lailla tai asetuksella. Tällaisen valtuutuksen tulee olla soveltamisalaltaan täsmällisesti rajattu.

Ruotsissa vesiliikennesäännöistä, merenkulun turvalaitteista ja vesiliikennemerkeistä säädetään asetuksella meriliikenteestä ("Sjötrafikförordning", 300/1986). Asetuksessa määritellään mm. alus ja annetaan merenkulkuviranomaisille (Transportstyrelsen ja Sjöfartsverket) valtuudet antaa määräyksiä merenkulun turvallisuuteen liittyen. Asetuksen nojalla Sjöfartsverket on antanut määräyksen merenkulun turvalaitteista (Sjöfartsverkets kungörelse om utmärkningssystem på svenskt vatten, 14/1979). Transportstyrelsen on antamassa vastaavan määräyksen uudistettuna vuoden 2017 aikana (Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om utmärkning till sjöss med sjösäkerhetsanordningar). Sjöfartsverket on antanut em. asetuksen nojalla määräyksen vesiliikennemerkeistä (Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd om sjövägmärken). Em. asetuksen nojalla lääninhallitukset antavat yhteistyössä merenkulkuviranomaisten kanssa liikkumista koskevia kieltoja ja rajoituksia, kuten esim. nopeusrajoituksia.

Norjassa vesiliikennesäännöistä ja merenkulun turvalaitteista säännellään meri- ja vesialueilla liikkumista koskevassa laissa "Havne- og farvannsloven" (2009). Laissa määritellään mm. alus ja valtuutetaan tarkempien määräysten antajaksi "Samferdselsdepartementet", joka on liikenne- ja viestintäministeriötä vastaava elin Norjassa. Edellä mainittu osasto on antanut määräyksen merenkulun turvalaitteista ja vesiliikennemerkeistä ("Forskrift om farvannsskilt og navigasjonsinnretninger", 2013). Osasto on valtuuttanut edelleen Kystverketin vastaamaan merenkulun turvallisuuteen liittyvistä käytännön toimista. Esimerkiksi lupa turvalaitteen asettamiseen tulee hakea Kystverketiltä ja Kystverket on julkaissut tarkemman ohjeen turvalaitteiden tyypeistä ja asettamisesta ("Retningslinjer for utforming, tekniske krav til og plassering av navigasjonsinnretninger").

Tanskassa sääntely on samankaltaista kuin Norjassa. Merenkulun turvallisuudesta säädetään laissa "Lov om sikkerhed til søs" (2015). Lain nojalla ministeriö ("Erhvervs- og Vækstministeriet") on antanut määräyksiä mm. merenkulun turvalaitteista (Bekendtgørelse om farvandsafmærkning i dansk og grønlandsk afmærkningsområde m.v., 2015).

4.7 Käynnissä olevat vesiliikenteeseen liittyvät uudistukset

Ruotsissa on käynnissä kotimaan vesiliikennettä koskevan sääntelyn kokonaisuudistus. Uudistuksen tarkoituksena on muun muassa antaa ajanmukaista ja yksinkertaista tavoiteperusteista sääntelyä ja ottaa käyttöön joustava ja pitkälti omavalvontaan perustuva valvontajärjestelmä. Sääntely koskee ruotsalaisia vähintään viiden metrin pituisia aluksia, joita käytetään ammattimaiseen liikenteeseen ja jotka pääasiallisesti kuuluvat kansallisen sääntelyn piiriin, valtionaluksia ja yli 24 metrin pituisia huvialuksia. Uuden sääntelyn ja uuden valvontajärjestelmän on tarkoitus tulla voimaan 1.6.2017, mutta ehdotuksen mukaan niitä on tarkoitus soveltaa vasta vuoden 2018 huhtikuusta ja vuoden 2019 huhtikuusta alkaen.

Virossa ja Norjassa ei ole tällä hetkellä käynnissä suurempia vesiliikenteen sääntelyä koskevia uudistuksia.

Tanskassa annettiin joulukuussa 2016 määräys turvallisuudesta huviveneitä kuljettaessa ja yli 24 metrin pituisia huviveneitä koskevista turvallisuusvaatimuksista. Määräystä sovelletaan myös miehittämättöminä vuokrattaviin vuokraveneisiin ja siinä on yksinkertaistettu sääntelyä huviveneiden vuokraamisesta. Sillä kumottiin useita aikaisempia määräyksiä ja se annettiin hallituksen laajemman strategian mukaisesti, jolla pyritään helpottamaan muun muassa autojen, huoneistojen ja veneiden yksityisomistajien harjoittamaa vuokraustoimintaa. Miehitettyinä vuokrattaviin vuokraveneisiin sovellettavaa sääntelyä on tarkoitus myös muuttaa.

5. Muutosten toteutusvaihtoehtoihin liittyviä kysymyksiä

Muistioon sisältyvät uudistuksen lähtökohdat ja tavoitteet ja joitain alustavia ehdotuksia muutoksiksi ilman varsinaisia tarkempia pykäläehdotuksia tai toteutusvaihtoehtoja. Muistio sisältää kansallisen sääntelyn, jota voidaan esimerkiksi kansainvälisten sopimusten ja EU-vaatimusten estämättä keventää, jos näin halutaan.

Vanhentuneen sääntelyn karsiminen ja ajanmukaistaminen sekä viranomaisten vastuiden selkeyttäminen on kaikkien etu. Veneilijöiden ja muiden vesillä liikkujien käyttäytymistä ja liikennesääntöjä koskevan sääntelyn selkeyttämisellä ja yhteen kokoamisella voitaisiin lisätä liikkujien tietoisuutta sääntelystä ja siten vastuullista ja turvallista vesillä liikkumista ja veneilyä. Vesiväylänpitoa koskevaa sääntelyä selkeyttämällä ja kokoamalla voitaisiin puolestaan helpottaa väylänpidon hoitoa käytännössä ja vesiliikenteen valvontaa. Vuokravene-sääntelyä purkamalla voitaisiin lisätä mahdollisuuksia uusien liikennepalvelujen tuottamiseen. Pääliikkösääntelyn lisäämisellä veneilyä koskevaan sääntelyyn voitaisiin puolestaan helpottaa paitsi vesiliikenteen valvontaa ja turvallisuutta myös edistää automaatiota vesiliikenteessä.

Alustaviin muutosehdotuksiin liittyy kysymyksiä, jotka on ratkaistava valmistelussa. Tähän jaksoon on koottu muutamia kysymyksiä niistä muutosehdotuksista, joita vesiliikennelain kokonaisuudistuksessa on tähän mennessä pidetty useiden eri tahojen puolesta tärkeinä toteuttaa. Tähän jaksoon sisältyy myös avoimia kysymyksiä lainmuutos- ja norminpurkutarpeista.

Avoimen ja vuorovaikutuksessa tapahtuvan valmistelun toteutumiseksi ministeriö toivoo sidosryhmien ja muiden tahojen näkemyksiä valmistelussa huomioon otettavista seikoista.

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?

2. Tulisiko laissa määritellä tarkemmin vesikulkuneuvo, jota sääntely koskee, ja jos tulisi, millainen määritelmä olisi hyvä?
3. Miten veneiden nykyistä varustetasoa koskevia säännöksiä pitäisi ajanmukaistaa?
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?
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?
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?
6. Viime vuosina on esitetty useassa yhteydessä, että veneilyn valvonta helpottuisi ja turvallisuus lisääntyisi, jos valvojalla olisi selkeämmin oikeus kiinnittää huomiota myös muun venettä tosiasiasa ohjailevan henkilön kuin kuljettajan toimintaan. Oletteko samaa mieltä? Olisiko päällikkö-määritelmästä mielestänne jotain muuta hyötyä?
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?
8. Millaisia sääntelyn muutoksia tarvittaisiin vesiliikenteen ja lain valvonnan helpottamiseksi?
9. Mitä keinoja tarvittaisiin informaatio-ohjauksen (kuten vapaaehtoisjärjestöjen vesilläliikkumiskampanjat) ja itsesääntelyn (kuten venekerhojen järjestämät jäsenten veneiden katsastukset) vaikuttavuuden lisäämiseksi?

10. Pitäisikö vesiliikenteen automaatiota edistää helpottamalla alueellisten kokeilujen järjestämistä ja uudenlaisen päällikkösäätelyn avulla. Miten muuten automaatiota voisi edistää?
11. Mitä mieltä olette vesiliikennejuopumuksen promillerajan merkityksestä veneilyn turvallisuuden kannalta?
12. Tulisiko kansainvälisen huviveneen pätevyyskirjan myöntämistä helpottaa niin, että kirjan voisi jatkossa myöntää myös (Trafin auditoima) veneilyjärjestö tai koulutusorganisaatio?
13. Mitkä muutostarpeet olisivat erityisen tärkeitä?

LIITE

Vesiliikennettä koskevat lait, asetukset ja määräykset

Lait (18)

vesiliikennelaki (463/1996)
merilaki (674/1994)
laki aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä (1686/2009, ns. alusturvallisuuslaki)
laki alusturvallisuuden valvonnasta (370/1995)
laki laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta (1687/2009, ns. laivaväkilaki)
laki huviveneiden turvallisuudesta ja päästövaatimuksista (1712/2015, ns. huvivenelaki)
laki vesikulkuneuvorekisteristä (424/2014)
vesilaki (587/2011)
kalastuslaki (379/2015)
laki Suomen lipusta (380/1978)
meripelastuslaki (1145/2001)
merenkulun ympäristönsuojelulaki (1672/2009)
rikoslaki (39/1889)
laki rikesakkorikkomuksista (986/2016)
alusliikennepalvelulaki (623/2005)
tietoyhteiskuntakaari (917/2014)
laki Suomen aluevesien rajoista (463/1956)
maastoliikennelaki (1710/1995)

Asetukset (13)

vesiliikenneasetus (124/1997)
valtioneuvoston asetus aluksen miehityksestä ja laivaväen pätevyydestä (166/2013, ns. miehityasetus)

asetus yhteentörmäämisen ehkäisemisestä sisäisillä kulkuvesillä (252/1978, ns. sisävesisäännöt)
asetus huvialusten lipuista (292/1983)
valtioneuvoston asetus nestekaasulaitosten turvallisuusvaatimuksista (858/2012)
asetus vesikulkuväylien merkitsemisestä (846/1979)
asetus kanavien ja avattavien siltojen liikennesäännöistä (512/1991)
valtioneuvoston asetus alusliikennepalvelusta (763/2005)
valtioneuvoston asetus merenkulun ympäristönsuojelusta (76/2010)
valtioneuvoston asetus meripelastuksesta (37/2002)
asetus alukselle annettavista pysähdysmerkeistä (46/1976)
asetus Suomen aluevesien rajoista annetun lain soveltamisesta (993/1995)
valtioneuvoston asetus rajanylityspaikoista sekä rajatarkastustehtävien jakamisesta niillä (901/2006)

Määräykset (10)

Liikenteen turvallisuusviraston määräys huviveneiden turvallisuudesta ja päästövaatimuksista (TRAFI/10668/03.04.01.00/2015)
Liikenteen turvallisuusviraston määräys vesikulkuneuvon rekisteröinnistä (TRAFI/194896/03.04.01.00/2016)
Liikenteen turvallisuusviraston määräys alusten katsastuksista (TRAFI/976/03.04.01.00/2013)
Liikenteen turvallisuusviraston määräys vuokraveneiden laitteista ja varusteista (TRAFI/31284/03.04.01.00/2014)
Liikenteen turvallisuusviraston määräys laivaväen pätevyyksistä (TRAFI/13222/03.04.01.00/2013)
Liikenteen turvallisuusviraston määräys alusten navigointilaitteista ja -järjestelmistä (TRAFI/16915/03.04.01.00/2012)
Liikenneviraston määräys vesiliikennemerkeistä ja valo-opasteista (Dnro LIVI/2393/00.03.03/2017)
Liikenneviraston määräys yleisten kulkuväylien merkitsemisestä (Dnro LIVI/2584/06.04.01/2015)
Liikenneviraston määräykset valtion sulku- ja avokanavien sekä avattavien siltojen liikennekausista ja aukioloajoista (Dnro LIVI/2895/06.02.02/2016)
Liikenneviraston määräykset aluksille ja puutavaralautoille asetettavista vaatimuksista valtion sulku- ja avokanavilla sekä avattavilla silloilla (Dnro LIVI/2895/06.02.02/2016)

Päätökset (1)

Merenkulkuhallituksen päätös vesikulkuneuvojen varusteista (23.4.1997, Dnro 4/00/97)