

Hallituksen esitys eduskunnalle vesiliikennelaki ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi uusi vesiliikennelaki. Nykyinen vesiliikennelaki ja vesikulkuneuvojen rekisteröinnistä annettu laki kumottaisiin. Lisäksi muutettaisiin aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annettua lakia, laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annettua lakia, laivavarustelakia, liikenteen palveluista annettua lakia, liikennejärjestelmästä ja maanteistä annettua lakia, lakia rikostorjunnasta Rajavartiolaitoksessa, rikesakorikkomuksista annettua lakia, rikoslakia sekä sakon ja rikesakon määräämisestä annettua lakia. Uudistuksen tavoitteena on vesiliikenteen käyttäytymistä koskevan sääntelyn ajanmukaistaminen, viranomaisten roolien ja tehtävien selkeyttäminen sekä sääntelyn sujuvoittaminen pääministeri Juha Sipilän hallituksen hallitusohjelman mukaisesti.

Tavoitteena on myös automaation mahdollistaminen. Lisäksi uudistuksen tavoitteena on vesiliikenteen turvallisuuden ja vastuullisen veneilyn lisääminen.

Esitys sisältää vesiliikenteen liikennesääntöjen ja sen ohjaamisen periaatteiden ajanmukaistamisen ja kokoamisen yhteen lakiin, uuden huviveneen päällikköä koskevan sääntelyn, vuokravenesääntelyn keventämisen sekä sanktiojärjestelmän ajanmukaistamisen mukaan lukien liikennevirhemaksun käyttöönoton vesiliikenteessä.

Lisäksi esitys sisältää vesiväylien merkitsemistä ja vesiliikenteen ohjaamista sekä vesiliikenteen alueellisia ja vesikulkuneuvotyyppejä koskevia kieltoja ja rajoituksia koskevan sääntelyn yhteen kokoamisen, vesikulkuneuvojen varusteiden käyttöä koskevan sääntelyn sekä vesikulkuneuvojen rekisteröintiä koskevat säännökset ja huvialuksen päällikön pätevyysvaatimukset.

Koska vesillä liikkuja ja heidän käyttäytymistään säännellään hyvin yksityiskohtaisesti ja pakkotavasti myös kansainvälisesti, on uudistuksessa lähtökohdaksi otettu kyseinen kansainvälinen sääntely. Toisaalta uudessa sääntelyssä on kiinnitetty erityistä huomiota esimerkiksi kanavaliikenteen edellyttämään erityiseen sääntelyyn mukaan lukien Saimaan kanavalla liikkumista koskeva sääntely.

Ehdotettu sääntöjen ja periaatteiden yhteen kokoaminen ja selkeyttäminen auttaisi kansalaisia tulemaan tietoisemmiksi vesillä liikkumisen säännöistä, mikä parantaisi vesiliikenteen turvallisuutta. Se myös selkeyttäisi viranomaisten rooleja ja tehtäviä.

Uudistuksella on pyritty selkeyttämään vesiliikennelain ja merilain suhdetta. Merilaissa säännellään pääosin kauppamerenkulkua, mutta merilakia voidaan tapauskohtaisesti soveltaa myös huviveneilyyn. Vesiliikenteen säännöt koskevat lähtökohtaisesti sekä kauppamerenkulkua että huviveneilyä.

Liikennesääntöjä yhteen koottaessa ja uudistettaessa on sääntelyä sujuvoitettu silloin, kun on ollut kyse puhtaasti kansallisesta sääntelystä, kuten liikennesäännöistä kanavilla ja avattavilla silloilla tai kun on ollut kyse normaalia väylänpitoa koskevasta sääntelystä.

Esityksessä ehdotetaan muussa kuin kauppamerenkulussa käytettävän vesikulkuneuvon päällikköä koskevaa uutta sääntelyä. Ehdotettu lähinnä vapaa-ajan veneilyä koskeva päällikkyyssääntely vastaisi osittain merilain sääntelyä, mutta vaatimukset olisivat kevyemmät. Päällikkönä pidettäisiin kuljettajaa, käyttäjää tai muuta henkilöä, joka tosiasiallisesti ohjailisi tai hallitsisi

vesikulkuneuvoa. Jos päällikkyydestä olisi epäselvyyttä, olisi päällikön vastuu viime sijassa vesikulkuneuvon omistajalla tai haltijalla. Omistajalla tai haltijalla ei kuitenkaan olisi vastuuta, jos hän ei voisi itse tosiasiallisesti vaikuttaa tekoon tai laiminlyöntiin. Vesikulkuneuvon päällikkö vastaisi muun muassa siitä, että siinä matkustavilla henkilöillä on kelluntavälineet puettuina olosuhteiden niin edellyttäessä.

Vapaa-ajan veneilyssä ja vesillä liikkumisessa päällikkyyssäätely on tarpeen niin vesikulkuneuvossa matkustavien henkilöiden turvallisuuden ja liikenteen valvonnan helpottumisen kuin automaation mahdollistamisen kannalta.

Uudistuksessa ehdotetaan myös, että kaikista vuokraveneitä koskevista katsastus- ja varuste-vaatimuksista luovuttaisiin ja miehittämättöminä vuokrattuja veneitä koskisi yleinen huviveneitä koskeva sääntely. Esitys sisältää kuitenkin mahdollisuuden antaa vuokralle tarjottavista veneistä ja niiden varusteista määräyksiä tarvittaessa. Lisäksi esitys sisältää joitakin vesikulkuneuvon vuokralle antajia koskevia velvoitteita. Vuokraveneitä olisivat jatkossa vain miehittettynä vuokrattavat vuokraveneet.

Miehitettynä vuokrattavan vuokraveneen kuljettajan pätevyysvaatimuksia tarkennettaisiin ja joiltain osin kevennettäisiin. Vuokraveneen kuljettajankirjaa edellyttäisiin edelleen, jos vesikulkuneuvoa käytettäisiin ammattimaisessa vuokravenetoiminnassa. Tähän toimintaan sovellettaisiin myös merilain ankarampaa päällikkösäätelyä mukaan lukien merilain ankarammat rangaistukset. Esityksessä helpotettaisiin kuitenkin meripelastustoimintaan ja vesikulkuneuvolla liikkumiseen liittyvää koulutustoimintaa, johon liittyy vuokraveneilyä. Koulutukseen liittyvää vuokravenetoimintaa koskisivat esitetyn lain uusi yksityiskohtainen päällikkösäätely ja sanktiot sekä vaaratilanteissa rikoslain rangaistukset.

Kaikki vuokravenetoimintaa koskevat muutokset helpottaisivat veneiden vuokraustoimintaa ja jakamistaloutta sekä edistäisivät perustuslaissa säädetyn elinkeinovapauden toteutumista.

Uudistuksessa ehdotetaan sanktiojärjestelmän ajanmukaistamista ja sen yhteydessä toteutettaisiin myös pääpiirteissään samanlainen liikennevirhemaksujärjestelmä kuin tieliikenteessä on esitetty otettavan käyttöön. Vesiliikenteessä liikennevirhemaksua ei voitaisi kuitenkaan määrätä pysäyttämättä vesikulkuneuvoa. Virhemaksun määräisi poliisi, Rajavartiolaitos tai Tulli.

Järjestelmä korvaisi nykyisen rikesakkojärjestelmän vähäisemmistä teoista. Maksujen määrät olisivat pääsääntöisesti saman tasoiset kuin ne ovat nykyään rikesakkorikkomuksista annetussa laissa. Teot olisi kuitenkin arvioitu uudelleen.

Tieliikenteen osalta liikennevirhemaksujärjestelmää ollaan ottamassa käyttöön, mutta tämä tapahtuu aikaisintaan vuonna 2020. Koska vesiliikenteen ja tieliikenteen rikkomuksia koskevien järjestelmien tulisi olla samankaltaiset valvovien viranomaisten käytännön työn helpottamiseksi ja kustannusten minimoimiseksi ja tieliikenteen liikennevirhemaksujärjestelmä edellyttää viranomaisten tietojärjestelmien laajaa muutosta, tulisi vesiliikenteen liikennevirhemaksujärjestelmä toteuttaa samanaikaisesti tieliikenteen vastaavan järjestelmän kanssa. Jatkossa automaation kehittyessä niin, että viranomaisen voisi automaattivalvonnassa tunnistaa myös vesiliikenteessä paitsi vesikulkuneuvon rekisterinumeron, myös vesikulkuneuvon päällikön riittävällä varmuudella, voitaisiin lakia haluttaessa helpommin muuttaa niin, että myös vesiliikenteessä kulkuneuvokohtainen liikennevirhemaksu voitaisiin ottaa käyttöön.

Lait on tarkoitettu tulemaan voimaan 1 päivänä kesäkuuta 2020.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
SISÄLLYS.....	3
YLEISPERUSTELUT.....	6
1 NYKYTILA.....	6
1.1 Lainsäädäntö.....	6
1.1.1 Vesiliikennelaki ja -asetus.....	6
1.1.2 Huviveneiden markkinoille saattaminen ja sitä koskeva tekninen sääntely.....	7
1.1.3 Vesillä liikkumista ja väylien merkintää koskeva muu yleinen sääntely.....	7
1.1.4 Vesikulkuneuvojen rekisteröinti.....	11
1.1.5. Pätevyysvaatimukset huviveneen ja huvialuksen kuljettamiseksi.....	11
1.1.6 Radioluvat.....	12
1.1.7 Vuokraveneiden turvallisuutta, miehitystä ja miehistön pätevyyttä koskevat vaatimukset.....	12
1.1.8 Merilain soveltuvuus veneilyyn.....	14
1.1.9 Meripelastusta ja ympäristövaatimuksia koskeva sääntely.....	15
1.1.10 Vesiliikenneerikokset ja rikkomukset.....	15
1.1.11 Muita vesillä liikkumista ja veneilyä koskevia säädöksiä.....	17
1.2 Käytäntö.....	18
1.2.1 Veneily ja vuokravenetoiminta.....	18
1.2.2 Vesiliikenteen valvonnasta.....	21
1.2.3 Veneilyn turvallisuutta ja ympäristövastuuta edistävä viestintä.....	26
1.3 Nykytilan arviointi.....	28
1.3.1 Vesiliikenteen turvallisuuspuutteet.....	28
1.3.2 Sääntelyn hajanaisuuteen, vanhentuneisuuteen ja perustuslainmukaisuuteen liittyvät ongelmat.....	33
1.3.3 Kieltojen ja rajoitusten puuttuva koordinointi ja niiden valvontaan liittyvät ongelmat.....	35
1.3.4 Merilain soveltuvuuteen liittyvät epäselvyydet ja huviveneen päällikkösääntelyn tarve.....	36
1.3.5 Vuokraveneesääntelyn keventämistarpeet.....	37
1.3.6 Viranomaisten yleisten vastuiden selkeyttäminen ja vireillä olevien muiden uudistusten vaikutus.....	37
1.3.7 Sanktiojärjestelmän uudistamistarve.....	38
1.3.8 Automaation kehittämistarve.....	40
1.4 Kansainvälinen kehitys sekä ulkomaiden ja EU:n lainsäädäntö.....	40
1.4.1 Yleistä.....	40
1.4.2 Kansainväliset sopimukset.....	40
1.4.3 Kansainväliset suositukset.....	41
1.4.5 Pohjoismainen yhteistyö ja merilaki.....	42
1.4.6 Eräiden muiden Pohjois-Euroopan maiden sääntelystä aihealueittain.....	42
2 ESITYKSEN TAVOITTEET JA KESKEISET EHDOTUKSET.....	48
2.1 Tavoitteet.....	48

2.2	Keskeiset ehdotukset.....	48
3	ESITYKSEN VAIKUTUKSET.....	50
3.1	Taloudelliset vaikutukset	50
3.2	Vaikutukset viranomaisten toimintaan.....	53
3.3	Vaikutukset turvallisuuteen.....	56
3.4	Ympäristövaikutukset	57
3.5	Yhteiskunnalliset vaikutukset	58
4	ASIAN VALMISTELU JA LAUSUNNOT	59
5	MUITA ESITYKSEEN VAIKUTTAVIA SEIKKOJA.....	60
5.1	Esityksen suhde Ahvenanmaan itsehallintoon	60
5.2	Riippuvuus muista esityksistä.....	61
	YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT.....	63
1	LAKIEHDOTUKSEN PERUSTELUT	63
1.1	Ehdotus vesiliikennelaiksi.....	63
1.2	Laki aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä.....	117
1.3	Laivavarustelaki.....	118
1.4	Laki laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta	118
1.5	Laki liikenteen palveluista	118
1.6	Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä.....	119
1.7	Laki rikesakkorikkomuksista	119
1.8	Rikoslaki	119
1.9	Laki rikostorjunnasta Rajavartiolaitoksessa.....	120
1.10	Laki sakon ja rikesakon määräämisestä	121
2	VOIMAANTULO.....	121
3	SUHDE PERUSTUSLAKIIN JA SÄÄTÄMISJÄRJESTYS	121
	LAKIEHDOTUKSET	126
	1. Vesiliikennelaki	126
	LIITE	171
	KUVALIITTEET	171
	2. Laki aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain muuttamisesta.....	175
	3. Laki laivavarustelain muuttamisesta	177
	4. Laki laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain muuttamisesta	178
	5. Laki liikenteen palveluista annetun lain II osan 10 luvun 2 ja 7 §:n muuttamisesta..	179
	6. Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 6 §:n muuttamisesta.....	180
	7. Laki rikesakkorikkomuksista annetun lain 12 §:n kumoamisesta.....	181
	8. Laki rikoslain 23 ja 48 luvun muuttamisesta	182
	9. Laki rikostorjunnasta Rajavartiolaitoksessa annetun lain 4 §:n muuttamisesta	184
	10. Laki sakon ja rikesakon määräämisestä annetun lain muuttamisesta.....	185
	LIITE	186
	RINNAKKAISTEKSTIT	186
	2. Laki aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain muuttamisesta.....	186
	3. Laki laivavarustelain muuttamisesta	188
	4. Laki laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain muuttamisesta	189
	5. Laki liikenteen palveluista annetun lain II osan 10 luvun 2 ja 7 §:n muuttamisesta..	191
	6. Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 6 §:n muuttamisesta.....	193
	7. Laki rikesakkorikkomuksista annetun lain 12 §:n kumoamisesta.....	195
	8. Laki rikoslain 23 ja 48 luvun muuttamisesta	197

9. Laki rikostorjunnasta Rajavartiolaitoksessa annetun lain 4 §:n muuttamisesta	199
10. Laki sakon ja rikesakon määräämisestä annetun lain muuttamisesta.....	200

YLEISPERUSTELUT

1 Nykytila

1.1 Lainsäädäntö

1.1.1 Vesiliikennelaki ja -asetus

Vesiliikennelaissa (463/1996) säädetään yleisesti vesillä liikkumisesta vesikulkuneuvolla. Vesikulkuneuvon käsite on laaja. Vesikulkuneuvolla tarkoitetaan veteen tukeutuvaa ja vesillä liikkumiseen tarkoitettua kulkuvälinettä ja laitetta. 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 osittain vain pienempien vesikulkuneuvojen, kuten veneiden ja vesiskoottereiden, käyttäjiin. Lain yleiset velvollisuudet koskevat lähtökohtaisesti kaikkia vesillä vesikulkuneuvolla liikkujia. Vesillä liikkujan yleisiä velvollisuuksia ovat muun muassa velvollisuus noudattaa olosuhteiden edellyttämää huolellisuutta ja varovaisuutta, velvollisuus toimia niin, ettei vaikeuteta tai häiritä muiden vesillä liikkumista ilman pakottavaa syytä tai aiheuteta 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. Lain noudattamista ympäristöhaittojen ehkäisemisen ja torjumisen osalta valvoo toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (jäljempänä ELY-keskus) sen toimialueella. Vesikulkuneuvojen käyttämisen valvonnasta vesialueella vastaavat Liikenteen turvallisuusvirasto, poliisi, Rajavartiolaitos ja Tulli.

Alueellisista kielloista ja rajoituksista päättää ELY-keskus, paitsi jos kyse on yleisestä kulkuväylästä, jolloin päätösvalta asiasta on lain mukaan 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 erityisen huomattavaa haittaa luonnolle, muulle ympäristölle, kalastukselle, muulle elinkeinolle tai yleiselle luonnon virkistyskäytölle tai muulle yleiselle edulle, laki sisältää myös mahdollisuuden kieltää tuon kulkuneuvotyyppin käyttö aluekohtaisesti. Kiellosta päättää ELY-keskus lukuun ottamatta kauppamerenkulkuun käytettäviä aluksia, joita koskevasta kiellosta päättää Liikenteen turvallisuusvirasto.

Laki sisältää yleisen valtuutuksen säätää asetuksella pysähdysmerkeistä ja säännöksen siitä, että kielto- ja rajoitusmerkkeinä käytetään Liikenneviraston päätöksen mukaisia vesiliikennemerkejä. 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 sekä varusteiden ja tarvikkeiden ominaisuuksia, rakennetta, laatua, määrää, kuntoa ja käyttöä koskevien tarkempien

teknisten määräysten ja poikkeusten myöntämisen osalta laissa annetaan sen sijaan valtuus Liikenteen turvallisuusvirastolle.

Vesiliikenneasetus (124/1997) sisältää tarkempia säännöksiä vesikulkuneuvon perusvarustuksesta. Siihen kuuluvat muun muassa pelastusliivit, kelluntapukine tai pelastuspuku, tyhjennyspumppu tai muu väline veden poistamiseen, aivot tai mela taikka ankkuri köysineen ja käsisammutin. 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, kelluntapukineiden ja pelastuspukujen hyväksyntää koskevat vaatimukset ja käsisammutinvaatimusta koskevat poikkeukset.

1.1.2 Huviveneiden markkinoille saattaminen ja sitä koskeva tekninen sääntely

Huviveneiden turvallisuudesta ja päästövaatimuksista annetussa laissa (1712/2015, jäljempänä huvivenelaki) säädetään huviveneiden, vesiskoottereiden ja niiden varusteiden ja moottorien vaatimustenmukaisuudesta. Laissa säännellään näiden kulkuneuvojen saattamisesta markkinoille, ja se koskee erityisesti toiminnanharjoittajia. Huvivenelain soveltamisalaan kuuluvat vesikulkuneuvot, joita ovat huviveneet ja vesiskootterit. Huviveneillä tarkoitetaan vähintään 2,5 ja enintään 24 metrin pituisia veneitä. Lain soveltamisalaan eivät täten kuulu esimerkiksi huvialukset. Vesikulkuneuvossa on tämän lain mukaan oltava CE-merkintä ja sille on tehtävä vaatimustenmukaisuuden arviointi ennen kuin se voidaan saattaa markkinoille. Vesikulkuneuvojen markkinavalvonnasta vastaa Liikenteen turvallisuusvirasto. 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.

Liikenteen turvallisuusviraston 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.

1.1.3 Vesillä liikkumista ja väylien merkintää koskeva muu yleinen sääntely

Vesillä liikkumista säännellään pääasiassa kansainvälisissä meriteiden säännöissä. Ennen yhteisten kansainvälisten sääntöjen ja käytäntöjen kehittämistä eri puolilla maailmaa sovellettiin erilaisia käytäntöjä, eri yleissopimuksia ja monia epävirallisia menettelyjä. Seurauksena oli epä johdonmukaisuuksia ja jopa ristiriitoja, jotka johtivat tahattomien yhteentörmäysten syntymiseen. Aluksen navigaatiovalot, pimeässä toimiminen sekä navigointimerkit eivät myöskään olleet standardoituja, mikä aiheutti vaarallisia sekaannuksia ja epäselvyyksiä alusten välillä.

Meriteiden säännöt on määritelty tarkoin kansainvälisistä säännöistä yhteentörmämisen ehkäisemiseksi merellä vuonna 1972 tehdyssä yleissopimuksessa (Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea (SopS 30/1977) niin sanotut COLREGs), joka on saatettu Suomessa voimaan asetuksella (538/1977). Säännöt tulivat voimaan Suomessa 15. heinäkuuta 1977.

Meriteiden sääntöjen keskeisin sisältö on yhteentörmäyksen välttäminen. Ne koskevat jokaista uivaa laitetta, myös alusta ilman uppoamaa, maaefektialusta sekä vesilentokonetta, jota käytetään tai voidaan käyttää vesitse tapahtuvaan kuljetukseen, avomerellä ja kaikilla siihen yhteydessä olevilla kulkuvesillä, joilla merialukset voivat liikennöidä. Meriteiden sääntöjen Osa B - Ohjaus- ja kulkusäännöt (I–III osastot) sisältää yhteentörmäämisen estävät säännöt aluksille kaikissa näkyvyysolosuhteissa. Meriteiden säännöt koskevat tähytystä, turvallista nopeutta, yhteentörmäämisen vaaraa, toimenpiteitä yhteentörmäämisen välttämiseksi, ahtaita kulkuväyliä, ohittamista ja väistämismääräyksiä. Nämä säännöt muodostavat kattavan kokonaisuuden väistämissääntöjä, eikä niitä voida soveltaa osittain. Tärkeintä on huolellinen tähytys sekä kuulohavaintojen teko. Väistäminen pitää tehdä selkeästi, riittävän aikaisin ja riittävästi etäisyydeltä. Suuret alukset on sivuutettava riittävän kaukaa. Ne synnyttävät liikkeessään erittäin voimakkaita virtauksia, jotka estävät tehokkaankin huviveneen turvallisen ohjaamisen.

Suomessa meriteiden sääntöjen noudattaminen on säädetty pääosin pakolliseksi myös Suomen sisävesillä. Tästä säädetään asetuksessa yhteentörmäämisen ehkäisemisestä sisäisillä kulkuvesillä (252/1978). Näistä säännöistä käytetään nimeä sisävesisäännöt ja ne sisältävät myös joitain poikkeuksia ja lisäyksiä meriteiden sääntöihin.

Sisävesisääntöjä sovelletaan sisäisillä kulkuvesillä. Sisävesisääntöjen mukaan sisäisillä kulkuvesillä tarkoitetaan järviä, jokia, kanavia sekä merialuetta, jonka ulkorajan muodostaa se viiva, jonka jokainen piste on kahden meripeninkulman etäisyydellä lähimmästä sisäisestä aluevesistä rajaavasta perusviivan pisteestä. Yksi meripeninkulma on 1852 metriä. Sisäiset kulkuvedet on laajempi käsite kuin sisäiset aluevedet. Sisäiset kulkuvedet laajentavat sisäisiä aluevesiä kaksi meripeninkulmaa alumeren puolelle sekä jokien, järvien ja kanavien osalta sisävesien puolelle. Sisäisillä aluevesillä tarkoitetaan aluevesien sitä osaa, jota rajoittavat maan puolella rantaviiva ja jokien suut sekä meren puolella ulkorajana murtoviiva, jonka kulma- eli peruspisteet sijaitsevat uloimmilla maastokohdilla, joko mantereella, saarilla, luodoilla tai kareilla. Ohessa on selvennä kuva, jossa sisimpänä oleva sininen raja kuvaa sisäisten aluevesien ulkorajaa ja sen vieressä oleva punainen raja sisäisten kulkuvesien rajaa eli sisävesisääntöjen soveltamisalan rajaa.

Sisävesisääntöjä koskevan asetuksen mukaan sisävesien satamissa, kanavissa ja erityisissä väylissä voi asianomainen viranomais yhdessä merenkulkuhallituksen kanssa antaa asetuksesta



poikkeavia tai sitä täydentäviä määräyksiä. Saaristomerellä väylät ovat kapeita ja kauppamerenkulun alukset eivät yleensä voi käyttää väylien ulkopuolisia vesialueita. Tästä syystä merenkulkuhallitus on antanut ahtaita kulkuväyliä koskevia tarkentavia sääntöjä. 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 myös Saimaan kanavan Venäjän puoleisella osalla Venäjältä vuokratulla alueella. Asetuksessa on säännöksiä yleisestä nopeusrajoituksesta, ohittamisesta sekä ankkuroinnista kanavilla sekä valtuuksista kieltää kulkeminen kanavassa tai avattavan sillan kautta tietyissä tilanteissa ja oikeudesta antaa vapaa-ajan viettoon liittyvää liikennettä koskevia rajoittavia määräyksiä.

Liikennevirasto on antanut määräyksiä valtion sulku- ja avokanavien sekä avattavien siltojen liikennekausista ja aukioloajoista sekä määräyksiä aluksille ja puutavaralautoille asetettavista vaatimuksista valtion sulku- ja avokanavilla sekä avattavilla silloilla.

Kanavamaksuista säädetään laissa kanavamaksuista (404/1965). Lain mukaan kanavien käyttämisestä ei lähtökohtaisesti suoriteta maksuja, korvauksia tai palkkioita. Kanavan käyttöhenkilökunnalle on kuitenkin säädetty suoritettavaksi normaalin aukioloajan ulkopuolella palkkio kanavan käyttämisestä suoritetuista palveluksista sekä sillan avaamisesta. Tällaiseen maksuun sovelletaan valtion maksuperustelakia (150/1992). Muina aikoina maksuista säädetään valtion maksuperustelain mukaisesti.

Liikennevirasto on myös antanut ohjeen vesiväyliin liittyvistä käsitteistä (Dnro 4956/1021/2011). Sen 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 vesiliikennemerkit ja valo-opasteet.” Vesikulkuväylien merkeistä ja merkitsemisestä sekä vesiliikenteen ohjaamisesta ja turvaamisesta on säännöksiä lisäksi useissa säädöksissä.

Vesikulkuväylien merkitsemisestä annettu asetus (846/1979) koskee merellä tai muussa vesistöissä olevien kulkuväylien merkitsemistä sekä muuta vastaavaa vesiliikenteen ohjaamista ja turvaamista. Asetuksessa on määritelty turvalaitteet seuraavasti: ”Merenkulun turvalaitteet ovat kiinteitä tai kelluvia. Kiinteitä turvalaitteita ovat elektroniset paikanmäärittäjäasemat ja -laitteet, tutkamerkit, majakat, linja- ja sektoriloistot, linjamerkit, reunamerkit, kummelit ja muut tunnusmerkit, vesiliikennemerkit, valo-opasteet sekä muut näihin verrattavat kiinteät laitteet. Kelluvia turvalaitteita ovat poijut, viittapojut ja viitat”.

Samassa asetuksessa valtuutetaan merenkulkuhallitus antamaan määräyksiä ja ohjeita muun muassa kulkuväylien merkitsemisestä. Asetus sisältää joitakin velvoitteita aluksen omistajalle, kuten veneilijälle. Siinä säädetään myös uponneen aluksen tai tavaran poistamisvelvoitteesta. Asetuksessa on myös yleinen kieltäminen merenkulun turvalaitteita ilman lupaa. Se sisältää myös rangaistussäännökset asetuksen tai sen nojalla annettujen määräysten rikkomisesta.

Liikenneviraston määräyksessä vesiliikennemerkeistä ja valo-opasteista (12.4.2017, LIVI/2393/00.03.03/2017) määrätään vesiliikennemerkeistä ja niiden sijoittamisesta. Määräys sisältää eri merkkien tarkoitukset sekä merkkejä koskevat vaatimukset.

Vesiliikennemerkit ovat 1) kieltomerkkejä 2) määräystä, rajoitusta tai varoitusta osoittavia merkkejä, 3) tiedotusmerkkejä, 4) apumerkkejä tai 5) kaapeli- ja johtotauluja ja suuntamerkkejä.

Kieltomerkkejä ovat muun muassa pysäköimiskieltomerkki ja ohittamiskieltomerkki. Määräystä, rajoitusta tai varoitusta osoittavia merkkejä ovat muun muassa pysähtymismerkki ja nopeusrajoitusmerkki.

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

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

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. Liikenne- ja viestintävirasto on alusliikennepalvelulain mukainen toimivaltainen viranomais- ja Väylävirasto vastaa alusliikennepalvelun tilaamisesta valtion erityistehtävayhtiöltä. Laki koskee pääasiassa kauppamerenkulun väylillä liikkuvia kauppa-aluksia sekä tietyiltä osin huvialuksia. Niiden tulee ilmoittautua alusliikennepalvelulle saapuessaan niin kutsutulle VTS-alueelle. Liikenne- ja viestintävirasto voi kuitenkin lain 21 §:n 3 momentin mukaan yksittäistapauksissa sää- tai jääolosuhteiden taikka muiden meriturvallisuussyiden vuoksi määrätä myös muita aluksia osallistumaan alusliikennepalveluun.

1.1.4 Vesikulkuneuvojen rekisteröinti

Velvollisuudesta rekisteröidä vesikulkuneuvo säädetään vesikulkuneuvojen rekisteröinnistä annetussa laissa (424/2014). Jos vesikulkuneuvo on lain mukaan rekisteröitävä, sitä ei saa käyttää vesiliikenteessä ennen kuin se on merkitty rekisteriin, jollei laissa vesikulkuneuvojen rekisteröinnistä toisin säädetä. Tiedot vesikulkuneuvoista tallennetaan liikenneasioiden rekisteriin, jota ylläpitää Liikenne- ja viestintävirasto. Liikenneasioiden rekisteristä säädetään liikenteen palvelusta annetussa laissa (320/2017). Liikenteen turvallisuusvirasto on antanut määräyksen vesikulkuneuvon rekisteröinnistä (23.8.2016, TRAFI/194896/03.04.01.00/2016). Määräyksessä määrätään muun muassa siitä, mitä tietoja rekisteriin ja rekisteröintitodistukseen merkitään.

1.1.5. Pätevyysvaatimukset huviveneen ja huvialuksen kuljettamiseksi

Suomessa huviveneen kuljettajalta ei vaadita erityistä pätevyyskirjaa, vaan edellytyksenä on riittävä ikä, kyky ja taito. Näitä ei ole määritelty tarkemmin. Rekisteröitävää moottorikäyttöistä vesikulkuneuvoa kuljettavan henkilön tulee kuitenkin olla 15 vuotta täyttänyt.

Huvialuksen päälliköllä on oltava kansainvälinen huviveneenkuljettajankirja. Huvialuksella tarkoitetaan laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain (1687/2009, jäljempänä laivaväkilaki) mukaan 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. Huvialukselle tulee hakea miehitystodistus, jos huvialus tekee kansainvälisiä matkoja. Miehitystodistuksessa määritellään huvialuksen minimimiehitys. Miehitystodistuksia myönnetään huvialuksille muutamia vuodessa. Kansainvälisestä huviveneenkuljettajankirjasta säädetään laivaväkilaisissa. Pätevyyskirjan saamisen edellytyksistä säädetään aluksen miehityksestä ja laivaväen pätevyydestä annetussa valtioneuvoston asetuksessa (508/2018, jäljempänä miehitysasetus).

Kansainvälisen huviveneenkuljettajankirjan saamisen edellytyksenä on muun muassa se, että Yhdistyneiden kansakuntien Euroopan talouskomission (United Nations Economic Commission for Europe, UNECE) sisävesiliikennetyöryhmän päätöslauseelman 40 mukaiset vaatimukset täyttyvät, ja näiden vaatimusten täyttymisen voi osoittaa eri tavoin.

1.1.6 Radioluvat

Radioluvista säädetään sähköisen viestinnän palveluista annetun lain (917/2014) 6 luvussa. Lain mukaan radiolähtettimien hallussapito ja käyttö edellyttävät Liikenne- ja viestintäviraston (aiemmin Viestintävirasto) myöntämää radiolupaa, jollei toisin säädetä. Lupavaatimus alusten radiolähtetimille perustuu kansainvälisiin sopimuksiin. Siitä on sovittu Kansainvälisen televiestintäliiton radio-ohjesäännössä (Radio Regulations - RR 18 ja Rec. 7), jonka Suomi on ratifioinut.

Lupamenettely on eri tyyppisten alusten meriradiolähtetimille samanlainen, vaikka eri tarkoituksiin käytettävien alusten radiovarustus on hyvin erilainen. Pääsääntöisesti meriradiolähtettimien pakollisuus koskee vain vuokravene- ja ammattialustoimintaa. Suomessa ei pääsääntöisesti ole säädetty huviveneilyn osalta siitä, miten kauas alus voi mennä ilman radiolaitteita, minkälainen radioasema veneessä pitää olla, tai ylipäätään siitä, onko veneessä oltava radiolaitteita. Jos veneilijä hankkii veneeseensä meriradiolähtetimiä vapaaehtoisesti, tietyt velvoitteet, kuten meriradioviestinnän pätevyystodistusvaatimus ja aluksen radiolupa, astuvat voimaan. Yleisin radiolähtetin aluksessa on meri-VHF-radiopuhelin. Meriradiolähtettimien käyttäjien pätevyysvaatimukset perustuvat Kansainvälisen televiestintäliiton (ITU) radio-ohjesäännön artiklaan 47 sekä kansainvälisen merenkulkujärjestön (International Maritime Organization, jäljempänä IMO) ja Euroopan posti- ja telehallintojen konferenssin CEPTin sopimuksiin, päätöksiin ja suosituksiin.

Kansainvälisessä sääntelyssä, Euroopan unionin säädöksissä ja kansallisissa säädöksissä edellytetään myös, että meriradioviestintään tarkoitettujen radiolähtettimien käyttäjällä on oltava asianmukainen pätevyystodistus. Liikenne- ja viestintävirasto järjestää meriradioliikenteen pätevyystutkinnot ja myöntää sähköisen viestinnän palveluista annetun lain nojalla pätevyystodistukset veneilijöille ja ammattimerenkulkijoille. Pätevyystodistus on yksi aluksen radioluvan myöntämisen edellytys. Pätevyydestä ja sen osoittamisesta säädetään sähköisen viestinnän palveluista annetun lain 31 luvussa. Liikenne- ja viestintävirasto ylläpitää tietoaineistoa merenkulun radioviestinnän pätevyystodistuksista ja alusten radioliikennetunnisteista.

1.1.7 Vuokraveneiden turvallisuutta, miehitystä ja miehistön pätevyyttä koskevat vaatimukset

Ensimmäinen vuokraveneitä koskeva erityissäädös oli vuonna 1983 voimaan tullut asetus vuokraveneiden turvallisuudesta (438/1983). Vuokraveneistä säädetään nykyisin aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetussa laissa (1686/2009, jäljempänä alusturvallisuuslaki), laivaväkilain ja liikenteen palveluista annetussa laissa.

Vuokraveneen määritelmä vaihtelee eri laeissa. Määritelmä on eri laeissa erilainen siitä syystä, että liikenteen palveluista annetun lain pätevyysvaatimuksia ja laivaväkilain miehitysvaatimuksia sovelletaan vain miehitettynä vuokrattavaan vuokraveneeseen. Niitä ei sovelleta miehittämättömiin vuokraveneisiin eikä esimerkiksi tavallisiin huviveneisiin. Sen sijaan alusturvallisuuslain vaatimukset koskevat kaikkia vuokraveneitä riippumatta siitä, vuokrataanko ne miehitettyinä vai ilman miehistöä. Alusturvallisuuslain mukaan vuokraveneellä tarkoitetaan huviveneeläin soveltamisalaan kuuluvaa, huvikäyttöön vuokralle miehitettyinä tai miehittämättömänä 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. Laivaväkilain mukaan vuokraveneellä tarkoitetaan puolestaan huvivenelain 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. Liikenteen palveluista annetun lain vuokraveneen määritelmä on lähes sama kuin laivaväkilain määritelmä, mutta siinä viitataan muun kuin säännöllisen liikenteen sijasta muuhun kuin ennalta määrättyjen aikataulujen tai reittien mukaiseen liikenteeseen.

Miehitettynä vuokrattavia vuokraveneitä koskee liikenteen palveluista annetun lain ammattimaisen liikenteen pätevyyskirjoja koskeva sääntely. Miehitettynä vuokrattavan vuokraveneen kuljettajalla on oltava vuokraveneen kuljettajankirja. Jos miehitettynä vuokrattavan vuokraveneen kuljettaja toimii kansainvälisessä liikenteessä, hänellä on oltava lisäksi kansainvälinen huviveneenkuljettajankirja.

Miehitysasetuksessa on säännökset vuokraveneen kuljettajankirjan ja kansainvälisen huviveneenkuljettajankirjan saamisen edellytyksistä. Vuokraveneen kuljettajankirjan saaminen edellyttää muun muassa 18 vuoden ikää, henkilöauton kuljettamiseen oikeuttavaa voimassa olevaa ajokorttia tai sen saamisen edellytyksenä olevaa lääkärintodistusta ja ensiapukoulutuksen suorittamista sekä soveltuvaa kokemusta aluksen kuljettamisesta. Vuokraveneen kuljettajankirjan saaminen edellyttää myös vuokraveneen kuljettamiseen vaadittavan ammattitaidon osoittamista.

Laiivaväkilaisissa säädetään muun muassa alusten miehityksestä ja vahdinpidosta. Miehitettynä vuokrattavia vuokraveneitä koskevat laivaväkilain ja miehitysasetuksen miehittämisvaatimukset kansainvälisessä liikenteessä sekä vahdinpitoa koskevat säännökset. Laivaväkilain mukaan kansainvälisessä liikenteessä käytetyn vuokraveneen miehitys on vahvistettava ja sille on haettava Liikenteen turvallisuusvirastolta miehitystodistusta. Miehitysasetuksessa säädetään mitä asiakirjoja miehityksen vahvistamista koskevan hakemuksen yhteydessä toimitetaan Liikenteen turvallisuusvirastolle. Miehitystodistus kansainväliseen liikenteeseen voidaan antaa enintään viideksi vuodeksi.

Aluksen miehitystä ja miehitystodistuksia koskeva sääntely perustuu IMO:n puitteissa laadittuihin kansainvälisiin yleissopimuksiin, erityisesti ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (SopS 11/1981, jäljempänä SOLAS-yleissopimus) liitteeseen. Yleisesti ottaen SOLAS-yleissopimusta ei sovelleta huvialuksiin, joita käytetään muuhun kuin kaupalliseen tarkoitukseen, lukuun ottamatta tiettyjä sopimuksen lukuja ja sääntöjä, joita sovelletaan kaikkiin aluksiin.

Vuokraveneitä koskevista teknisistä vaatimuksista säädetään alusturvallisuuslaissa. Kuten laivaväkilakia ja liikenteen palveluista annettua lakia, myös alusturvallisuuslakia ei sovelleta tavallisiin huviveneisiin. Alusturvallisuuslain mukaan kaikki vuokraveneet - myös miehittämättömät - on katsastettava. Saman lain mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarkemmat määräykset siitä, milloin peruskatsastus, uusintakatsastus, vuosikatsastus, välikatsastus ja määräaikainen katsastus tehdään ja mitä näihin katsastuksiin sisältyy. Liikenteen turvallisuusvirasto on antanut alusturvallisuuslain nojalla määräyksen alusten katsastuksista (20.6.2017, TRAFI/372160/03.04.01.00/2016).

Vuokraveneiden katsastuksesta on ohjeistusta Liikenteen turvallisuusviraston verkkosivuilla <https://www.trafi.fi/veneily/veneilyturvallisuus/vuokraveneet>. 1.1.2010 lähtien peruskatsastelta vuokraveneeltä vaaditaan 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 veneeseen CE-merkinnän, jos vene täyttää vaatimukset. Veneille CE-merkinnän hankkiminen on siis mahdollista jälkikäteen toisin kuin monille muille kuluttajatuotteille. Huvivenelaissa rakentamisen jälkeistä arviointia on kuitenkin tarkennettu ja se on mahdollista vain tietyissä tapauksissa. Se on mahdollista vain silloin, kun kyseessä on yksityisen maahantuojaan käyttöönotettava vene, jos valmistaja ei ole arvioinut tuotetta; moottorin tai vesikulkuneuvon merkittävä muutos; sekä omavalmisteisen vesikulkuneuvon saattaminen markkinoille ennen viiden vuoden määräajan umpeutumista. Näin ollen uuden huvivenelain voimaantulon jälkeen rakentamisen jälkeinen arviointi ei ole ollut mahdollista vuokravenekäyttöön otettavalle veneelle, jolla ei ole CE-merkintää.

Alusturvallisuuslaki sisältää valtuutuksen, jonka mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa määräyksiä yleisten turvallisuusvaatimusten täyttämiseksi ja alusturvallisuuden kannalta riittävän tason varmistamiseksi muun muassa vuokraveneiden rakenteesta ja varusteista, vakaavuudesta, merenkulkuvarusteista, kulkuvaloista, paloturvallisuudesta ja sähköasennuksista. Tämän valtuutuksen nojalla Liikenteen turvallisuusvirasto 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. Liikennealueet on määriteltävä alusturvallisuuslaissa, ja vuokraveneet on jaoteltu määräyksessä luokkiin I-V. Lisäksi määräys sisältää muun muassa vuokraveneiden sammuusvälineitä ja palovaroittimia sekä nestekaasujärjestelmiä ja -laitteita koskevat vaatimukset sekä ankkuria ja ankkuriköyttä ja -kettinkettä, navigointi- ja radiolaitteita ja hengenpelastuslaitteita koskevat vaatimukset. Vaatimukset riippuvat siitä, millä liikennealueella vuokravene liikennöi.

1.1.8 Merilain soveltuvuus veneilyyn

Merilaki (674/1994) on ensisijaisesti kauppamerenkulkua sääntelevä laki. Merilain 1 luvun 9 §:n mukaan sellaiseen alukseen, jota ei käytetä kauppamerenkulkuun, merilain säännöksiä sovelletaan vain, mikäli ne kulloinkin siihen soveltuvat. Säännös edellyttää tapauskohtaista harkintaa sen suhteen, mitkä merilain säännökset tulevat sovellettavaksi muuhun kuin kauppamerenkulkuun. Kauppamerenkulkua ei ole määriteltävä voimassa olevassa merilaissa, mutta esimerkiksi alusrekisterilain (512/1993) perusteluissa (HE 24/1993 vp) todetaan, että kauppamerenkulkuna pidetään yleisesti kaikkea ansiotarkoituksessa tai muutoin vastiketta vastaan aluksella suoritettua toimintaa, joista tyypillisintä on lastin ja matkustajien kuljettaminen. Tämän lisäksi kauppamerenkulkuun kuuluu kuitenkin myös esimerkiksi hinaus, jäänmurtaminen, pyynti sekä pelastus- ja avustustoiminta.

Vesikulkuneuvojen osalta esimerkiksi niiden kansallisuuteen ja oikeuteen käyttää Suomen lippua sovelletaan merilakia. On kuitenkin jossain määrin epäselvää, voidaanko esimerkiksi merilain päällikkösääntelyä, meripelastusta tai polttoaineen aiheuttamia pilaantumisvahinkoja koskevaa sääntelyä soveltaa myös veneilyyn.

Merilain 6 luvun 9 §:n mukaan aluksen päälliköllä on vastuu siitä, että alusta kuljetetaan ja käsitellään hyvän merimiestaidon mukaisesti. Tämän velvoitteen laiminlyöminen on sanktioitu lain 20 luvun 2 §:ssä. Lainkohdan taustalla on meriteiden sääntöjen 2 säännössä käytetty käsite "ordinary practice of seamen". Hyvän merimiestaidon käsitettä ei kuitenkaan ole määriteltävä lainsäädännössä. Hyvän merimiestaidon noudattamisen vaatimus sisältää sen varmistamisen,

että alus on teknisiltä ominaisuuksiltaan kunnossa ja miehitetty siten, että se on valmis merimatkalle ja pystyy suoriutumaan siitä. Lisäksi se sisältää aluksen päällikölle valmiuden ryhtyä kaikkiin tarvittaviin toimiin aluksen ja sillä olevan lastin turvallisuuden varmistamiseksi.

1.1.9 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, jos se häntä itseään tai muita kohtuutomaan vaaraan saattamatta on mahdollista. Lisäksi laissa on säännöksiä vaaratilanteen ilmoittamisesta asianomaiselle meripelastuskeskukselle tai meripelastuslohkokeskukselle.

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

Vesilain (587/2011) 2 luvun 3 §:ssä on yleissäännös, jonka mukaan jokaisella on – jollei laissa toisin säädetä – oikeus tarpeetonta vahinkoa, haittaa tai häiriötä aiheuttamatta kulkea vesistössä ja sen jäällä, ankkuroida tilapäisesti vesistössä, uittaa puutavaraa ja uida vesistössä 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). 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 käymäläjätevettä, veteen.

1.1.10 Vesiliikenne rikokset ja rikkomukset

Vesiliikennelain 24 § sisältää rangaistussäännöksen, jonka mukaan vesiliikenne rikkomuksesta on tuomittava sakkoon, jollei muualla laissa ole ankarampaa rangaistusta, jos vesiliikennelakia tai sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä rikotaan tahallaan tai huolimattomuudesta. Teot, joiden rikkomisesta voidaan rangaista, on käytännössä lueteltu lain 5 §:ssä. Tämä pykälä sisältää jokaisen vesillä vesikulkuneuvolla liikkuvan huolellisuus- ja varovaisuusvelvoitteen. Vesillä liikkujan on noudatettava olosuhteiden edellyttämää huolellisuutta ja varovaisuutta ja toimittava siten, ettei hän ilman pakottavaa syytä vaikeuta tai häiritse muiden liikkumista vesillä eikä aiheuta vaaraa tai vahinkoa muille taikka vaaraa tai merkittävää tai tarpeetonta haittaa tai häiriötä luonnolle tai muulle ympäristölle, kalastukselle, yleiselle luonnon virkistyskäytölle tai muulle yleiselle tai yksityiselle edulle. Lisäksi pykälä sisältää vesikulkuneuvon kuljettajan velvollisuuden noudattaa vesiliikenteen liikennesääntöjä ja vesiliikennemerkeillä tai valo-opasteilla ilmaistuja määräyksiä, kieltoja ja rajoituksia.

Rikoslain (39/1889) 23 luvussa on säännökset liikenne rikoksista. Vesiliikenteen kannalta oleellisia tämän luvun säännöksistä ovat 1 §:ään sisältyvä liikenneturvallisuuden vaarantaminen ja 2 §:ään sisältyvä törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen. Liikenneturvallisuuden vaarantamisesta on tuomittava sakkoon tai korkeintaan kuuden kuukauden pituiseen vankeustuomioon, jos aluksen ohjailusta vastaava henkilö tai aluksen kulun turvallisuuteen olennaisesti vaikuttavassa tehtävässä oleva henkilö rikkoo vesiliikennelakia tai sen nojalla annettuja taikka meriteiden säännöistä, sisävesisäännöistä tai kanavista annettuja säännöksiä tai määräyksiä ja teko on

omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle. Säännöstä ei sovelleta, jos menettely on omiaan aiheuttamaan ainoastaan vähäisen vaaran. Törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta tuomitaan edellä mainitussa tehtävässä toimiva henkilö, jos hän tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta laiminlyö asianmukaisen tähyystyksen, ei noudata olosuhteisiin nähden turvallista nopeutta tai yhteentörmäämisen vaarassa väistövelvollisuutta tai muulla näihin rinnastettavalla tavalla rikkoo vesiliikennelaisissa säädettyjä tai sen nojalla annettuja taikka meriteiden säännöistä, sisävesisäännöistä tai kanavista annettuja säännöksiä tai määräyksiä ja rikos on omiaan aiheuttamaan vakavaa vaaraa toisen hengelle tai terveydelle.

Saman luvun 5 §:ään sisältyy vesiliikennejuopumusta koskeva säännös, 8 §:ään kulkuneuvon luovuttaminen juopuneelle, 10 §:ään kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta ja 11 a §:ään liikenteen häirintä.

Vesiliikennejuopumuksesta ei tuomita silloin, kun kyseessä on soutuvene taikka siihen kooltaan, nopeudeltaan tai muuten rinnastettava vesikulkuneuvo. Muuten vesiliikennejuopumuksesta tuomitaan sakkoon tai vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi se, joka ohjailee alusta tai toimii aluksessa sen kulun turvallisuuteen olennaisesti vaikuttavassa tehtävässä ja hänen verensä alkoholipitoisuus on vähintään 1,0 promillea tai hänellä tällöin on vähintään 0,44 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa tai hänen kykynsä tehtävän vaatimiin suorituksiin on huonontunut. Samoin on tuomittava henkilö, joka on käyttänyt muuta huumaavaa ainetta kuin alkoholia tai tällaista ainetta ja alkoholia niin, että hänen kykynsä tehtävän vaatimiin suorituksiin on huonontunut. Teko edellyttää lisäksi, että olosuhteet ovat sellaiset, että teko on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle. Ammattimaisessa vesiliikenteessä promilleraja on alhaisempi. Ammattimaisessa liikenteessä vesiliikennejuopumuksesta tuomitaan se, joka ohjailee alusta tai määräyksestä toimii tällaisessa aluksessa sen kulun turvallisuuteen tai ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseen olennaisesti vaikuttavassa työtehtävässä ja jonka veren alkoholipitoisuus tehtävän aikana tai sen jälkeen on vähintään 0,5 promillea tai jolla on vähintään 0,22 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa. On huomattava, että moni varustamo soveltaa lakia tiukempaa käytäntöä promillerajoihin nähden.

Ympäristörikkomuksesta tuomitaan sakkoon tai korkeintaan kuudeksi kuukaudeksi vankeuteen se, joka rikkoo tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta vesiliikennelain 5 §:ää tai vesiliikennelain nojalla annettuja alueellisia tai vesikulkuneuvotyyppejä koskevia kieltoja tai rajoituksia siten, että teko on omiaan aiheuttamaan vaaraa ympäristölle. Säännös sisältyy rikoslain 48 luvun 3 §:n 4 momenttiin.

Rikesakkorikkomuksista annetun lain (986/2016) 12 § sisältää vesiliikennelain noudattamatta jättämistä koskevat rikesakkorikkomukset. Rikesakko määrätään, jos teko on tahallinen tai tuotuksellinen mutta ei täytä rikoslaissa tai vesiliikennelaisissa säädettyjen rangaistussäännösten tunnusmerkistöjä. Se määrätään kuljettajalle, joka rikkoo vesiliikennelaisissa tarkoitettuja vesiliikennemerkeillä tai valo-opasteilla ilmaistuja määräyksiä, kieltoja tai rajoituksia ja se voidaan määrätä myös kuljettajalle, joka ei noudata nopeusrajoituksia. Rikesakko määrätään myös vesikulkuneuvolla kuljettamisesta ilman vesiliikennelain nojalla säädettyjä vesikulkuneuvossa pidettäviä varusteita – lukuun ottamatta pelastusliivejä tai vastaavaa henkilön turvavarustetta – tai vesiliikennelaisissa tarkoitettuja asiakirjoja samoin kuin vesiliikennelain nojalla annettujen alueellisten kieltojen tai rajoitusten laiminlyönnistä. Myös vesikulkuneuvojen rekisteröintiä koskevista rikkomuksista säädetään rikesakkorikkomuksista annetun lain 12 §:ssä.

Merilain osalta vesiliikennelain uudistuksen kannalta tärkeimmät rangaistussäännökset sisältyvät lain 20 luvun 1- 2 §:iin, joissa säädetään merikelpoisuudesta huolehtimisen laiminlyönnistä (1 §) ja hyvän merimiestäidon laiminlyönnistä (2 §). Kyseisen 1 §:n 1 momentin mukaan pääl-

likkö on tuomittava sakkoon tai vankeuteen enintään yhdeksi vuodeksi, jos hän on, hädän pakkamatta, lähtenyt merelle aluksella, jonka rungossa, koneistossa tai varusteissa on ollut sellaisia puutteita tai joka on ollut niin huonosti miehitetty taikka niin raskaasti tai niin sopimattomasti lastattu tai niin sopimattomassa painolastissa, että hänen olisi pitänyt huomata matkan tuottavan aluksessa oleville ilmeistä hengenvaaraa. Jos pykälässä mainitusta teosta aiheutuu todellista vahinkoa, päällikkö voidaan saman pykälän 6 momentin mukaan tuomita enintään kahdeksi vuodeksi vankeuteen. Jos päällikkö laiminlyö aluksen merikelpoisuudesta huolehtimisen, mutta tästä ei voisi olla aluksessa oleville ilmeistä hengenvaaraa, on hänet tuomittava 3 momentin mukaan sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi. Jos vastaavasta toimenpiteestä tai laiminlyönnistä on sen sijaan aiheutunut todellista vahinkoa, voidaan päällikkö tuomita enintään yhdeksi vuodeksi vankeuteen. Jos päällikkö puolestaan laiminlyö hyvän merimiestaidon noudattamisen eli sen, että alusta kuljetetaan ja käsitellään hyvän merimiestaidon mukaisesti, hänet voidaan pykälän 5 momentin nojalla tuomita sakkoon.

Saman luvun 2 §:n mukaan hyvän merimiestaidon laiminlyöntiä on myös se, että päällikkö muutoin kuin 1 §:ssä tarkoitettulla tavalla taikka konepäällikkö, perämies, konemestari tai muu, joka aluksessa suorittaa meriturvallisuuden kannalta olennaisesti merkityksellistä tehtävää, laiminlyö, mitä hyvänä merimiehenä on hänen velvollisuutenaan merionnettomuuden estämiseksi. Tästä teosta on tuomittava sakkoon tai vankeuteen enintään yhdeksi vuodeksi, jollei teosta muualla säädetä ankarampaa rangaistusta.

Lisäksi merilaki sisältää rangaistussäännökset muun muassa aluksen asiakirjoja koskevien velvoitteiden laiminlyönnistä ja yhteentörmäystä koskevista laiminlyönneistä.

Asetus kanavien ja avattavien siltojen liikennesäännöistä sisältää kanavaliikenne rikkomusta koskevan rangaistussäännöksen. Sen mukaan asetuksen tai sen nojalla annettujen määräysten rikkomisesta on tuomittava sakkoon, jollei teosta ole muualla säädetty ankarampaa rangaistusta. Ankarampi rangaistus sisältyy edellä mainittuun rikoslain säännökseen.

Myös asetus vesikulkuväylien merkitsemisestä sisältää vastaavan säännöksen, jonka mukaan se, joka rikkoo kyseisen asetuksen säännöksiä tai sen nojalla annettuja määräyksiä, on tuomittava, jollei teosta ole muualla laissa säädetty ankarampaa rangaistusta, vesikulkuväylän merkitsemisrikkomuksesta sakkoon. Saman asetuksen mukaan merenkulun turvalaitteen toimivuuden vaarantamisesta on tuomittava sakkoon se, joka kiinnittää aluksen, veneen, pyydyksen tai muun sellaisen kelluvaan turvalaitteeseen, vaikka teolla ei olisi aiheutettukaan laitteen siirtymistä tai vahingoittumista. Myös laivaväkilaki ja alusturvallisuuslaki sisältävät rangaistussäännöksiä. Laivaväkilaki sisältää merenkulkurikkomusta koskevan rangaistussäännöksen. Sen mukaan tiettyjen laivaväkilain säännösten tahallista tai törkeää huolimattomuudesta laiminlyönnistä tuomitaan, jollei teosta ole muualla laissa säädetty ankarampaa rangaistusta, merenkulkurikkomuksesta sakkoon. Alusturvallisuuslaki sisältää alusturvallisuusrikkomusta koskevan rangaistussäännöksen. Sen mukaan tiettyjen alusturvallisuuslain säännösten tai sen nojalla annettujen määräysten tahallista tai törkeää huolimattomuudesta noudattamatta jättämisestä on tuomittava sakkoon, jollei teosta ole muualla laissa säädetty ankarampaa rangaistusta.

1.1.11 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.

1.2 Käytäntö

1.2.1 Veneily ja vuokravenetoiminta

Liikenteen turvallisuusviraston julkaisussa Veneilyn määrä sekä sen taloudelliset ja ympäristövaikutukset Suomessa, Trafikin tutkimuksia 4/2017 (jäljempänä Liikenteen turvallisuusviraston veneilytutkimus), 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 aktiivi-veneilijöille 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 prosenttia). Muita yleisiä venetyyppejä olivat yli 20 hevosvoiman perämoottoriveneet (30 prosenttia), sisämoottoriveneet (10 prosenttia) ja purjeveneet (3 prosenttia). 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.

Liikenteen turvallisuusviraston rekisteriin kuului 31.12.2016 yhteensä 203 343 vesikulkuneuvoa, joista yli 180 000 oli moottoriveneitä, yli 13 000 purjeveneitä ja yli 4 000 muita vesikulkuneuvoja. Liikenteen turvallisuusviraston lisäksi veneseuroilla on omia venerekistereitä.

Huviveneiden katsastaminen on vapaaehtoista. Veneseuroihin kuuluvat veneilijät voivat katsastuttaa veneensä veneseurassaan. Esimerkiksi Suomen Purjehdus ja Veneily ry ylläpitää veneiden katsastusjärjestelmää jäsenseuroissa. Suomen Meripelastusseura ry ja Suomen Navigaatioliitto ry toimivat katsastuksessa jäsenkumppaneina. Suomen Purjehdus ja Veneily ry on laatinut katsastusta varten katsastussäännöt. Kyseinen yhdistys kouluttaa katsastajat ja myöntää heille katsastusluvat. Purjehduskaudella 2016 katsastettiin noin 12 000 kyseisen yhdistyksen jäsenseurojen venettä. Lisäksi Suomen Työväen Urheiluliitto ry 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 ja kansainvälinen huviveneenkuljettajankirja. Liikenteen turvallisuusviraston auditoimia veneilyjärjestöjen koulutusjärjestelmiä oli vuoden 2016 lopussa yhteensä kuusi. Koulutuksia tarjosivat Aboa Mare (Novia), Suomen Navigaatioliitto ry, Suomen Navigoinninopettajat ry, Suomen Purjehduksenopettajat ry, Suomen Purjehdus ja Veneily ry sekä Turvallisesti vesillä ry. 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 johonkin kattojärjestöön. Suomen Purjehdus ja Veneily ry:n jäsenseuroja on 314, Suomen Navigaatioliiton jäsenseuroja on 98, Suomen Työväen urheiluliitto ry:n jäsenseuroja on 37 ja vapaaehtoista meripelastusta harjoittavan Suomen Meripelastusseura ry:n toiminnassa on yhteensä 57 meri- ja järvipelastusyhdistystä. Veneseuroissa on mahdollista harrastaa veneilyä yhteisöllisesti. Veneseuraan kuuluminen 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 viikkoittain ja arviolta noin kaksi kolmasosaa käyttäjistä veneilee vähintään muutamia kertoja kaudessa.

Osa veneilijöistä yöpyy veneilymatkoilla. Arviolta kolme neljäsosaa veneilijöistä käyttää vesikulkuneuvoja kotisatamien läheisyydessä ja suosituin kotisataman ulkopuolinen veneilyalue on Saaristomeri.

Vesikulkuneuvoista ja veneilytaidosta huolehditaan Suomessa pääasiallisesti hyvin. Veneilyturvallisuus on parantunut viime vuosina, sillä kuolemaan johtaneet vesikulkuneuvo-onnettomuudet ovat vähentyneet ja poliisin puhalluskokeissa 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 suuriset verotulot, joista suurin osa syntyi polttoaineveroista ja arvonnlisäveroista.

Liikennevirasto teetti vuonna 2017 tutkimuksen ”Veneilijät 2017”. Sen mukaan veneilijät olivat pääasiallisesti tyytyväisiä sekä väyliin että väylien hoitoon. Tyytyväisyys väylästäön oli jopa kasvanut useimmissa asioissa vuoden 2012 tutkimuksesta.

Vuokraveneitä koskevat vaatimukset säädettiin alun perin sovellettavaksi lähinnä sellaisiin tilanteisiin, joissa yksittäinen henkilö vuokraa veneen miehittämättömänä vapaa-ajan käyttöön kotimaan matkoille. Veneiden vuokraustoiminta oli kuitenkin jo tuolloin käytännössä laajempaa. Laajamittaista veneiden vuokraustoimintaa harjoittivat myös yritykset, joiden vuokraamia veneitä miehistöineen liikkui kansainvälisillä matkoilla. Veneiden vuokraustoiminnan luonne muuttui ajan myötä. Veneiden vuokraustoiminta lisääntyi ja ammattimaistui. Veneitä käytettiin entistä enemmän kansainvälisillä matkoilla, ja niiden koko ja konetehot kasvoivat. Lisäksi veneitä vuokrattiin aiempaa enemmän miehitettyinä ja useamman kuin 12 matkustajan kuljettaminen yleistyi. Vuokraveneet, jotka kuljettivat enemmän kuin 12 matkustajaa, kilpailivat käytännössä matkustaja-aluksiksi katsastettujen alusten kanssa. Tämä asetti varsinaiset matkustaja-alukset huonompaan asemaan suhteessa vuokraveneisiin, koska matkustaja-aluksilta edellytettiin tiukempien miehitys-, varuste- ja alusteknisten vaatimusten täyttämistä kuin vuokraveneiksi katsastetuilta huviveneiltä.

Vuokraveneillä harjoitettavaa liiketoimintaa on Suomessa tänä päivänä kahdenlaista. Veneen voi vuokrata joko miehittämättömänä tai miehitettynä. Miehitettynä vuokrattavat veneet ovat tyypillisesti yhteysveneitä, joilla liikutaan saariin, sekä veneitä, joilla tarjotaan elämyspalveluita, esimerkiksi purjehdusta ryhmille tai kalastusmatkailua. Suomessa on muutamia vuokraveneyrittäjiä, jotka vuokraavat kymmeniä miehittämättömiä vuokraveneitä lähinnä lomakäyttöön. Jonkin verran myös yksityiset henkilöt vuokraavat omia veneitään yksityisten henkilöiden omaan käyttöön. Tämän toiminnan arvellaan olevan hyvin vähäistä. Pääsääntöisesti vuokraveneillä liikennöidään vain Suomen rannikolla, mutta muutamia kymmeniä vuokraveneitä on katsastettu kansainväliseen liikenteeseen.

Vuokraveneeksi katsastettujen huviveneiden määrää ei tarkkaan tiedetä, mutta sen on arvioitu olevan noin 800, mikä on alle 0,5 prosenttia Liikenteen turvallisuusviraston vesikulkuneuvorekisterissä olevien huviveneiden kokonaismäärästä. Vuokraveneet luokitellaan neljään eri luokkaan. Suurin osa vuokraveneistä katsastetaan liikennealueelle I eivätkä niitä koskevat varustevaatimukset suuresti eroa muiden vesikulkuneuvojen varustevaatimuksista. Eroa on lähinnä pelastus- ja hätämerkinantolaitteissa, joita vuokraveneeltä vaaditaan. Luokkien I-III katsastuksista huolehtivat Liikenteen turvallisuusviraston nimetyt katsastajat ja luokan IV katsastuksista Liikenteen turvallisuusviraston tarkastajat.

Vuokraveneen kuljettajien määrä on hieman suurempi. Ajanjaksona 2005–2017 Liikenteen turvallisuusvirasto on myöntänyt yhteensä noin 2 500 vuokraveneen kuljettajankirjaa, mikä on keskimäärin 192 kappaletta vuodessa. Kansainvälisiä huviveneenkuljettajankirjoja hankkivat vuokraveneiden kuljettajien ohella huviveneilijät. Niitä on samana ajanjaksona myönnetty 7 269, mikä on keskimäärin 559 kappaletta vuodessa. Vuokraveneillä harjoitettava liiketoiminta on pienistä markkinoista huolimatta hyvin monipuolista. Sen kirjo ulottuu miehittämättömistä sisävesiliikenteen moottoriveneistä aina miehitettyihin kansainvälisen liikenteen purjeverneisiin. Alueellisesti tarkasteltuna vuokravenetoiminnan on arvioitu painottuvan Etelä-Suomen rannikolle ja Saimaan vesialueelle.

Miehitystodistuksia myönnetään vuokraveneille kansainvälisessä liikenteessä vuosittain enimmillään muutamia kappaletta. Vuokraveneiden miehitystodistuksissa edellytetään useimmiten, että vuokraveneessä on päällikkö tai päällikkö ja kansimies. Suurimmassa osassa tapauksia kotimaanliikenteessä käytettäviltä vuokraveneiltä on edellytetty miehitystodistuksessa yhden hengen miehitystä. Sen sijaan kotimaanliikenteen avomerialueilla miehistöltä on voitu edellyttää yhdeltä henkilöltä vuokraveneen kuljettajankirjaa, minkä lisäksi on edellytetty kansimiestä, jolla on veneilykokemusta ja joka on perehtynyt alukseen. Kansimiehen pätevyyskirjaa ei ole kuitenkaan vaadittu, toisin kuin kauppamerenkulun aluksilta on tähän asti edellytetty. Miehitystodistusten myöntämisestä kotimaanliikenteeseen on vastikään luovuttu 1.7.2018 voimaan tulleen laivaväkilain muutoksen yhteydessä. Kansainvälisessä liikenteessä eli silloin, kun on lähdetty pidemmälle matkalle, on voitu vaatia kahdelta henkilöltä vuokraveneen kuljettajankirjaa ja kansainvälistä huviveneenkuljettajankirjaa.

1.2.2 Vesiliikenteen valvonnasta

Liikenteen turvallisuusvirastolla olleista valvontatehtävistä käytännössä

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

Käytännön huviveneliikenteen valvontaa Liikenteen turvallisuusvirasto on tehnyt vain yhteistyössä muiden valvontaviranomaisten, kuten venepoliisin, kanssa.

Kauppamerenkulun valvonnassa Liikenteen turvallisuusvirasto on aktiivinen toimija.

Vuokraveneitä Liikenteen turvallisuusvirasto katsasti vuonna 2016 yhteensä 157 kappaletta ja vuonna 2017 yhteensä 199 kappaletta.

Vapaaehtoinen kouluttautuminen ja pätevyyskirjojen hakeminen on melko suosittua veneilijöiden keskuudessa. Pätevyyskirjoja haetaan Liikenteen turvallisuusvirastolta. Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää vuosittain vuokraveneen kuljettajankirjoja noin 100–150 kappaletta ja kansainvälisiä huviveneenkuljettajankirjoja noin 450–500 kappaletta. Vuonna 2016 näitä kirjoja myönnettiin yhteensä 619 kappaletta ja vuonna 2017 yhteensä 556 kappaletta.

Vesiliikennelain 16 §:n mukaisia vesikulkuneuvotyyppiä koskevia kielto- tai rajoituspäätöksiä kauppamerenkulun aluksille Liikenteen turvallisuusvirasto ei viime vuosina ole antanut.

Liikennevirastolla olleista valvontatehtävistä käytännössä

Liikennevirasto on päättänyt jokaisesta yleisellä kulkuväylällä tehtävästä väylä- ja/tai turvalaittemuutoksesta (niin sanottu väyläpäätös). Päätöksen kautta muutokset on vahvistettu ja päätöksen mukaiset tiedot on viety merikarttoihin. Yleisen väylän ylläpitäjät ovat saattaneet asian Liikenneviraston päätettäväksi niin sanotulla väyläesityksellä. Väyläpäätöksen yhteydessä Liikennevirasto on harkinnut muun muassa turvalaitteen tarkoituksenmukaisuuden. Viime vuosina Liikennevirasto on tehnyt hallinnoimiaan julkisia kulkuväyliä koskevia päätöksiä 130–210 kappaletta vuosittain. Määrän vaihteluun vaikuttaa merikarttojen uusimis- ja julkaisuohjelma. Muiden väylänpitäjien väyläesityksistä on tehty väyläpäätöksiä vuosittain noin 10-20 kappaletta.

Liikennevirasto on antanut väyliä koskevia alueellisia kielto- ja rajoituspäätöksiä noin 5-10 kappaletta vuosittain. Hylkääviä päätöksiä on vuosittain ollut noin 0-2 kappaletta. Annetuista päätöksistä on tehty valituksia hallinto-oikeuteen noin 0-2 kappaletta vuodessa. Liikennevirasto on lisäksi antanut vesiliikennettä koskevia tilapäisiä kielloja ja rajoituksia tilanteissa, joissa on ollut tarve vesialueen tilapäiselle sulkemiselle mutta joissa ei ole ollut mahdollista soveltaa vesiliikennelakia eikä alusliikennepalvelulakia, koska ne eivät kata kaikkia vesialueita eikä kaikkea vesiliikennettä.

Liikennevirasto on vastannut kanavaliikenteen ohjauspalvelujen järjestämisestä. Liikennevirasto on järjestänyt kanavien ohjauspalvelun eli käyttöpalvelun kaikilla hallinnoimillaan kanavilla. Palvelut on ulkoistettu. Kanavasuluista 18 tarjoaa käyttöpalvelua eli kanavia varten on tähän tarkoitukseen erityistä henkilökuntaa (kaukokäyttö toimii 14 sululla, paikalliskäyttö 4 sululla) tarjolla ja 21 sulkua on automatisoitu itsepalvelukäytölle.

Ympäristöhallinnon valvontatehtävistä

Viiden viime vuoden aikana (2012-2016) ELY-keskuksissa on tehty 29 vesiliikennelain alueellista kielloa ja rajoitusta koskevaa päätöstä, joista 24:ssä esitys kielloksi tai rajoitukseksi on hyväksytty: vuonna 2016 on hyväksytty kuusi esitystä, vuonna 2015 viisi, vuonna 2014 seitsemän, vuonna 2013 kolme ja vuonna 2012 kolme. Vastaavasti tänä aikana on hylätty viisi esitystä (vuonna 2014 on hylätty neljä ja vuonna 2012 on hylätty yksi).

Uudenmaan ELY-keskuksen alueella kunnat ovat vuosina 2012-2016 myöntäneet viisi kappaletta kilpailu-/harjoituslupia.

Eri vesikulkuneuvotyyppeiden käyttökielloja tai rajoituksia ei ole määrätty yhtään. Viidessä hakemuksessa on esitetty vesiskootterilla ajamisen kieltämistä.

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

Aluehallintoviraston tehtävistä

Aluehallintovirastot ovat vesilain mukaisia päätösviranomaisia. Aluehallintovirastot määräävät vesilain perusteella kulkuväylät hakemuksesta yleisiksi kulkuväyliksi. Liikenneviraston hakemuksesta väylä määrätään julkiseksi kulkuväyläksi ja muiden tahojen hakemuksesta yleiseksi paikallisväyläksi. Aluehallintovirastot käsittelevät myös hakemuksesta vesilain mukaiset lupasiat muun muassa liittyen merenkulun turvalaitteen asettamiseen vesistöön tai sen rannalle, jos asiasta ei ole sovittu alueen omistajan kanssa.

Tullin valvontatehtävistä

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 kaksi, Kotkassa yksi ja Saimaalla yksi. Helsingin veneryhmä suorittaa valvontaa laajalla alueella ja valvontamatkoja on purjehduskausittain suunniteltu Ahvenanmaalle, Saaristomerelle ja myös Suomenlahden itäosiin.

Tullin arvion mukaan valvonta ei ole ollut riittävää ylipäättään, 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.

Tullin mukaan lähes kaikki tarkastukseen otetuista asiakkaista myös puhallutetaan. Suurin osa Tullin antamista seuraamuksista (sakot ja rikesakot) johtuvat varustepuutteista, rekisteröintimääräysten rikkomuksista ja ylinopeuksista. Ylinopeudet ovat Tullin mukaan tyypillisiä vesiliikennemerkin 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 selvitettävää 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.

Poliisin vesiliikenteen valvonnasta

Poliisi valvoo vesiliikennettä sekä sisävesillä että merialueilla. Sisävesillä poliisi on pääasiallinen valvontaviranomainen. Yhteensä valvontakalustoa on 102 vesikulkuneuvoa, jotka pääosin ovat avoveneitä varustettuina erikokoisilla perämootoreilla. Vesijettejä on 16 ja hytillisiä suurempia partioveneitä on 15 kappaletta. Poliisin vesiliikenteen valvonnan tavoitteena on edistää hyvää veneilytapaa, vähentää juopuneena veneilyä sekä edistää turvavarusteiden käyttöä. Käytännössä valvontaa kohdistetaan veneiden kuljettajiin, veneisiin ja niiden varusteisiin. Valvontaa tehdään poliisiveneillä, joiden toimintaa voidaan tukea vesijeteillä, joilla päästään väylien ulkopuolelle lähemmäs rantoja. Veneitä pysäytetään ja tarkastetaan sopivissa paikoissa ja olosuhteissa. Paikat valitaan poliisitaktisin perustein. Poliisi seuraa veneiden liikennöintiä ja tarkkailee esimerkiksi aallokon aiheuttamisen kieltojen noudattamista.

Poliisihallituksen helmikuussa 2018 vahvistamassa poliisin venekalustoa ja vesiliikenteen valvontaa koskevassa viisivuotissuunnitelmassa painotetaan valvonnan suunnitelmallisuutta. Vuosisuunnitelmaa täsmennetään ja konkretisoidaan työjaksokohtaisilla suunnitelmilla, jotka tarkennetaan lopulliseen muotoonsa työvuorosuunnitelmissa. Suunnitelmallisuuden ja tietojohdoisuuden avulla valvontaa on tarkoitus kohdentaa maantieteellisesti laajoilla vesialueilla riskialueille ja riskiveneilijöihin. Valvonnan kohdentamisessa myös pienemmille järville ja pääjärvien reuna-alueille hyödynnetään vesiliikenteen analyysitoimintaa, jota kehitetään osana liikenteen muuta analyysitoimintaa.

Valvonnan painopisteaika ulottuu kesäkuusta elokuun loppuun. Valvontaa suunnataan etenkin viikonloppuihin ja heinäkuussa myös muille viikonpäiville. Erilaiset kesän yleisötapahtumat huomioidaan valvonnan kohdentamisessa.

Vesiliikenteen valvonnan ohella valvotaan luonnon- ja ympäristönsuojelua, käytetyn polttoaineen lainmukaisuutta sekä kalastusta ja metsästystä. Lisäksi poliisin venepartioiden tehtäväkenttään kuuluvat etenkin yleisen järjestyksen ja turvallisuuden valvonta vesialueilla ja saaristossa, erilaiset etsintä- ja pelastustehtävät, kuljetustehtävät, rikostorjuntaan liittyvät tehtävät ja valtiovierailujen turvaamistehtävät. Lisäksi venepartiot hoitavat kiireellisiä hälytystehtäviä.

Vuonna 2017 viranomaisten (poliisi, Tulli, Rajavartiolaitos) vesiliikenteen valvonnassa todettiin 1 032 vesiliikenne rikkomusta. Alkukesästä yleisimmät varuste puutteet liittyivät sammuttimiin. Useimmiten rikkomukset liittyivät varuste puutteisiin (654 rikkomusta) ja vesiliikenne merkkillä tai valo-opasteella annettujen määräysten, kieltojen ja rajoitusten noudattamatta jättämiseen (213 rikkomusta). Rajoituksista jäävät yleisimmin noudattamatta nopeusrajoitukset (174 rikkomusta).

Valo-opastinvalvonta kanavissa on harvinaista. Valo-opastimien ja liikenne merkkinen 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 resurssien riittävydessä on ollut enemmän haasteista.

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

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 käyttämisestä sekä jatkossa myös sitä, että alusten painolastiveisiä ei vaihdeta Itämerellä. Rajavartiolaitokselle kuuluu myös kalastuslain nojalla virkistyskalastuksen ja yhteisen kalastuspolitiikan seuraamusjärjestelmästä ja valvonnasta annetun lain (1188/2014) nojalla kaupallisen kalastuksen valvonta merialueilla.

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

Rajavartiolaitoksella on kaikkiin vuodenaikoihin ja sääolosuhteisiin soveltuva suorituskykyinen alus kalusto. Kalusto on varta vasten suunniteltu kaikkia Rajavartiolaitoksen lakisääteisiä tehtäviä varten. Rajavartiolaitoksella on vesiliikenteen valvontaa varten neljä vartiolaivaa, 14 rannikkovartiovenettä, 26 partiovenettä ja 24 nopeaa venettä.

Rajavartiolaitos partioi merialueella vuosittain vartiolaivoilla, veneillä, ilmatyynyaluksilla ja jääkulkuneuvoilla yhteensä noin 42 000 tuntia.

Rajavartiolaitoksen partiot tekevät vuosittain noin 11 000 vesiliikennettä koskeviin säännöksiin liittyvää tarkastusta. Pääosa näistä tehdään merialueella. Valvontaa tehdään partioinnin yhteydessä joko profiloimalla tarkastukseen otettavia kohdattuja veneitä tai valvontaiskumaisesti kaikki kohdatut veneet tarkastaen. Tarkastuksissa todetaan vuosittain noin 900 (vuonna 2016 929 kappaletta) vesiliikenne rikkomusta. Poliisin ja Rajavartiolaitoksen tietoon tuli vuonna 2017 yhteensä 266 vesiliikenne juopumusepäilyä.

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.

Rajavartiolaitoksen esikunnan alaisuudessa toimivat merivartiostot. Niitä on kaksi eli Suomenlahden sekä Länsi-Suomen merivartiosto. Merivartiostot vastaavat alueensa rajavalvonnasta, rajatarkastuksista sekä meripelastuspalvelusta. Vuonna 2016 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.

Meripelastus- ja avustustehtävistä valtaosa kohdistui aikaisempien vuosien tapaan (noin 1500–2000 kappaletta vuosittain) huviveneisiin. Matkaveneilijöiden osuus näistä on pienehkö. Avuntarvitsijoista valtaosa on päiväretkellä olevia veneilijöitä. Kauppamerenkulun osalta tehtäviä on vuosittain noin 300–400 kappaletta, joista valtaosa (noin 70 prosenttia) on puhelinvälitteisiä lääkärikonsultaatioita, jotka liittyvät pitkälti laivoilla sattuneisiin sairauskohtauksiin ja tapaturmiin. Lisäksi on huomioitava, että vuosittaisista pelastustehtävistä noin 200–400 kappaletta ei kohdistu merenkulkuun lainkaan. Näissä pelastustehtävissä apua tarvitsevat ulkoilijat, pilkkijät, jäällä moottoriajoneuvoilla 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.

Poliisin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen havaitsemista vesiliikenne rikkomuksista ja vesiliikennejuopumuksista

Alla olevista taulukoista käyvät ilmi poliisin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen vuosina 2014–2017 havaitsemat vesiliikenne rikkomukset ja poliisin ja Rajavartiolaitoksen vuosina 2012–2017 havaitsemat vesiliikennejuopumukset.

Vesiliikenne- rikkomukset	v. 2014	v. 2015	v. 2016	v. 2017
Poliisi	1 074	817	723	586
Tulli	70	44	47	45
Rajavartiolaitos	836	667	841	401
Yhteensä	1 980	1 528	1 611	1 032

Vesiliikenne-juopumukset	v. 2012	v. 2013	v. 2014	v. 2015	v. 2016	v. 2017
Poliisi	218	179	158	151	164	131
Rajavartiolaitos	190	199	182	136	151	135
Yhteensä	408	378	340	287	315	266

Vapaaehtoistyön ja Suomen Meripelastusseura ry:n roolista vesiliikenteen pelastustehtävissä

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

Suomen Meripelastusseura ry:n vapaaehtoiset hälytettiin vuonna 2016 pelastus- ja avunanto-tehtäviin 1595 ja vuonna 2017 1474 kertaa. Vuonna 2017 apua vesillä sai yhteensä 3021 ihmistä ja 1251 alusta. 27 ihmistä pelastettiin todennäköiseltä menehtymiseltä ja 34 alusta tuhoutumiselta. Pelastusalukset päivystivät avovesikaudella pääsääntöisesti alle puolen tunnin lähtövalmiudessa

Avun tarpeessa vesillä oli useimmiten alle 15 metrin pituinen 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 pidettiin lähes kolme neljännestä vuotuisista tapahtumista.

Suomen Meripelastusseura ry:llä on yhteensä 56 jäsenyhdistystä rannikolla ja sisävesillä, 130 pelastusalusta ja noin 1300 aktiivista miehistön jäsentä. Kaikki miehistöissä toimivat ovat palkattomia vapaaehtoisia.

1.2.3 Veneilyn turvallisuutta ja ympäristövastuuta edistävä viestintä

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

Viranomaisten turvallisuutta edistävä viestintä

Liikenteen turvallisuusviraston veneilyn turvallisuuden edistämistehtäviin kuuluu turvallisuutta edistävä viestintä ja virasto viestii aktiivisesti veneilyturvallisuusasioista erityisesti veneilykauden aikana. Vesiliikenneonnettomuuksista tiedotetaan useita kertoja vuodessa. Liikenteen turvallisuusviraston veneilyaiheisilla verkkosivuilla on ajantasaista tietoa sekä veneiden teknisestä turvallisuudesta että veneilyn käytännön turvallisuudesta. Veneilyn turvallisuusviestintää toteutetaan sekä lehdistö- ja internettiedotteiden kautta että sosiaalisen median kanavien kautta.

Liikenteen turvallisuusvirasto on vastannut veneilyn sidosryhmäyhteistyössä tärkeän elimen, merenkulun neuvottelukunnan veneilyjaoston, puheenjohtajuudesta vuoden 2015 alusta lähtien. Kesästä 2016 lähtien toimintaa on jatkettu veneilyverkoston nimellä.

Myös Rajavartiolaitos tekee jatkuvasti erilaisten teemojen ympärillä laajaa valistustyötä vesiturvallisuuden parantamiseksi ja valvomiseksi. Vuonna 2017 Rajavartiolaitos julkaisi veneilijöiden avuksi oppaan ”Apua! – Veneilijän turvallisuusopas”. Rajavartiolaitoksen virkamiehet käyvät myös muun muassa kouluissa ja venekerhoissa puhumassa veneilyturvallisuudesta. Rajavartiolaitos on lisäksi tehnyt erilaisten pelastustoimien tehostamiseen tähtäävien projektien avulla töitä vesiturvallisuuden edistämiseksi.

Ilmatieteen laitos tuottaa vesiliikenteen palveluita sää- ja merihavaintojen sekä ennusteiden muodossa. Viranomaisille tuotetaan lisäksi ajolehtimisarvioita, vaarallisten aineiden kulkeutumisarvioita ja muita välittömässä pelastustoiminnassa tarvittavia säätietoja. Vesillä liikkujille suunnatut maksuttomat palvelut esitetään Ilmatieteen laitoksen verkkosivuilla avoimena datana rajapintojen kautta. Palveluita ovat muun muassa maksulliset käyttäjäkohtaisesti räätälöidyt palvelut, puhelin- ja tekstiviestipalvelut ja monet asiantuntijapalvelut. Ilmatieteen laitos on järjestänyt myös vesillä liikkujille avoimia sääkoulutustilaisuuksia.

Vapaaehtoisjärjestöjen turvallisuutta ja ympäristövastuuta edistävä viestintä

Suomen Meripelastusseura ry pyrkii ennaltaehkäisemään onnettomuuksia ja vaaratilanteita vesillä meripelastustoiminnan sekä turvallisuusvalistuksen avulla. Turvallisuusviestinnän teemoja ovat erilaiset ohjeet ja varoitukset, kuten ohjeistus turvallisuusasioista veneilykauden alkaessa tai varoitus heikoista jäistä. Pelastusliivien käytöstä muistutetaan säännöllisesti. Viestinnän kanavia ovat mediatiedottaminen, internet ja sosiaalinen media, Vapaaehtoinen meripelastaja -jäsenlehti sekä yleisötapahtumat.

Suomen Uimaopetus- ja Hengenpelastusliitto ry (SUH) on vastannut Viisaasti Vesillä -kampanjasta vuodesta 2013 alkaen. Kampanjan keskeisiä teemoja ovat olleet veneilyturvallisuus sisältäen pelastusliivien käytön, veneiden varustus, alkoholin käytön välttäminen vesillä, olosuhteiden huomioiminen ja vesillä liikkujien turvallisuusasenne. Lisäksi teemoina ovat olleet muun muassa uimataito ja rantaturvallisuus. SUH on vastannut myös Wear it – kansainvälinen pelastusliivipäivä -tapahtumasta osana Viisaasti Vesillä -kampanjaa. Kampanja toteutetaan kansainvälisenä pelastusliivipäivänä toukokuussa (viikon 20 lauantaina).

Pidä Saaristo Siistinä ry (PSS ry) on valtakunnallinen vuonna 1969 perustettu veneilijöiden ja vesillä liikkujien ympäristöjärjestö. Yhdistys toimii saaristo- ja rannikkoalueilla sekä Järvi-Suomessa. Järjestö tukee Suomen merialueiden ja sisävesien, rantojen ja saariston puhtaana pitämistä. Yhdistys edistää veneily- ja vesilläliikkumismahdollisuuksia sekä ympäristön huomioivaa venesatamatoimintaa sekä lisää veneilijöiden ympäristötietoisuutta ja tuottaa ympäristötietoa.

PSS ry:n työhön kuuluu myös veneilijöiden jätteistä, kuivakäymälöistä, kelluvista imutyhjenysasemista ja retkisatamien huollosta vastaaminen. Yhdistyksen toiminta-alueet ovat Saaristomeri, Pohjanlahti, Itäinen Suomenlahti, Päijänne, Saimaa ja Pirkanmaa. Viestinnän kanavia ovat mediatiedotteet, yhdistyksen kotisivut, sosiaalisen median kanavat, sähköinen uutiskirje, esitteet ja Roope-lehti. Lisäksi yhdistys tekee koulu- ja veneseuravierailuja ja osallistuu erilaisiin yleisötapahtumiin.

Suomen Melonta- ja Soutuliitto ry on mukana kampanjoissa ja järjestää koulutusta ja valistustyötä kajakilla ja kanootilla liikkumisen perustaidoista ja turvallisuustaidoista. Liitto tuottaa

myös koulutusmateriaalia ja tiedottaa koulutuksesta liiton lehdessä ja verkkosivuilla sekä sosiaalisen median kanavissa.

1.3 Nykytilan arviointi

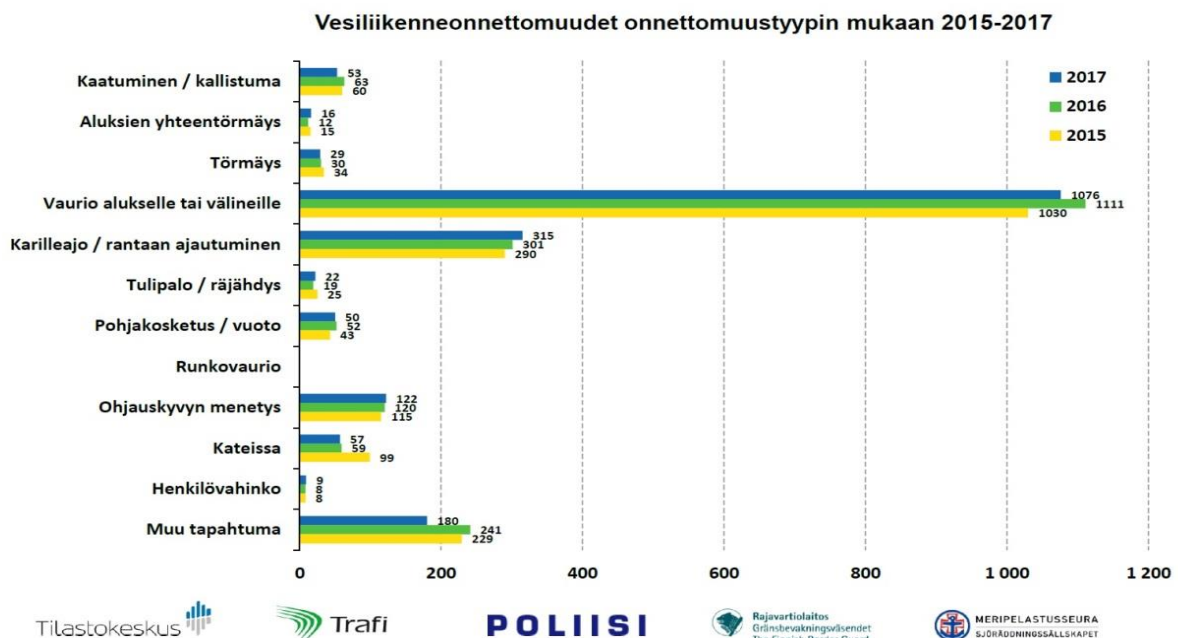
1.3.1 Vesiliikenteen turvallisuuspuutteet

Vesiliikenneonnettomuudet

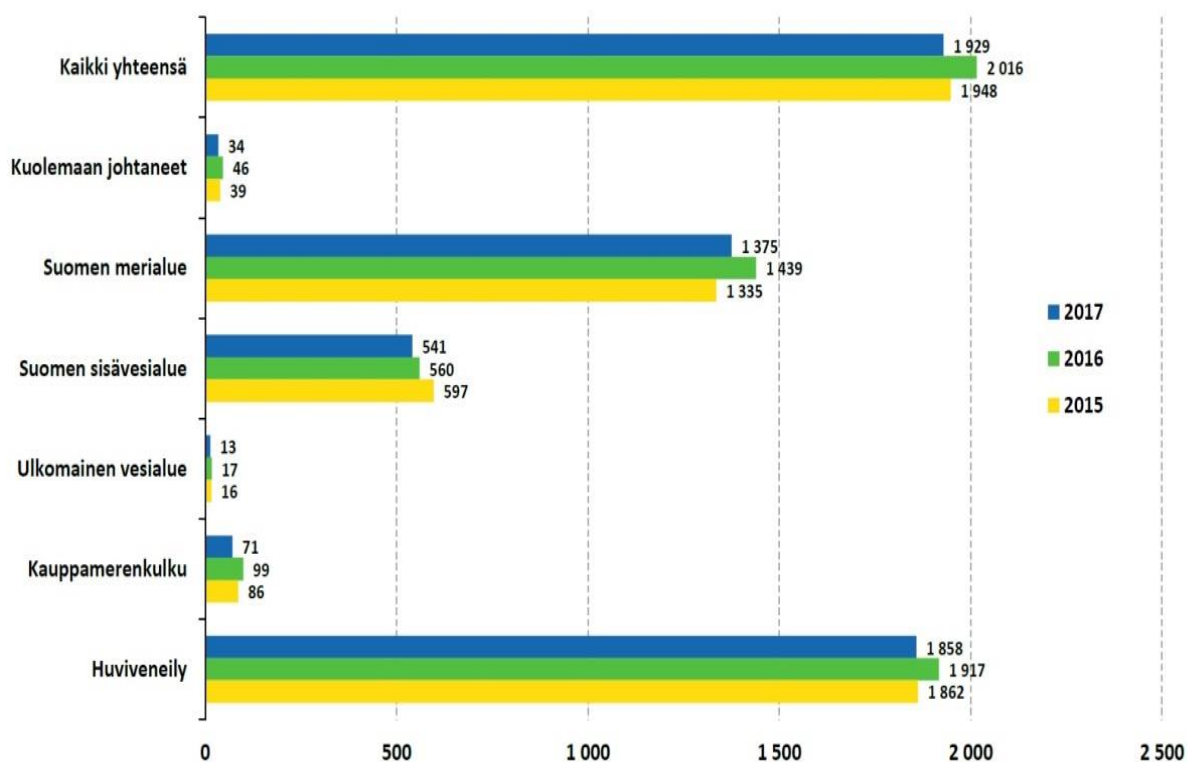
Liikenteen turvallisuusviraston kokoaman vesiliikenteen onnettomuustilaston mukaan vuonna 2017 tapahtui yli 1900 viranomaisten tietoon tullutta vesiliikenneonnettomuutta, ja näistä yli 1800 tapahtui huviveneille. Yleisin onnettomuuden syy on veneen vaurioituminen, ja onnettomuudet johtuvat usein teknisestä viasta ohjauslaitteissa tai kuljetuskoneistossa tai toimintavirheestä.

Moottori- ja purjevereiden yleisimpiä tilastoituja onnettomuustyyppiejä ovat veneen vaurioituminen ja karilleajo. 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 2015–2017 tapahtuneita vesiliikenneonnettomuuksia koskevista kuvista käy ilmi, minkä verran merialueilla ja muilla vesialueilla on tapahtunut viranomaisten tietoon tulleita huviveneilyyn tai kauppamerenkulkuun liittyviä onnettomuuksia, miten onnettomuudet ovat jakautuneet onnettomuustyyppihin ja millaisia aluksia on ollut osallisina onnettomuuksissa:



Vesiliikenneonnettomuudet 2015-2017



Vesiliikenteessä menehtyy vuosittain noin 40-60 henkilöä. Vuoden 2017 vesiliikenneonnettomuustilasto mukaan kyseisenä vuonna kuoli vesiliikenteessä 36 henkilöä, joista 34 kuoli huviveneilyssä ja 2 kauppamerenkulussa. Tämä oli tilastoidun historian paras vuosi mitä tulee vesiliikenneonnettomuuksissa kuolleiden määrään. Pääasiallisen syyn kuolemantapausten verrattain vähäiseen määrään voidaan arvioida olevan sateisessa ja kylmässä kesäkaudessa. Silti Suomen uimaopetus- ja hengenpelastusliiton suorittaman mediaseurannan perusteella ei vuoden 2018 (tammi-elokuu) aikana ole lämpimästä säästä huolimatta tapahtunut merkittävää nousua vesiliikenteessä kuolleiden määrässä

Vuonna 2016 kuoli vesiliikenteessä 48 ihmistä, joista kaikki kuolivat huviveneilyssä. Vuonna 2015 oletettavasti kylmän alkukesän vuoksi vesiliikenteessä menehtyneiden määrä, 40 kuollutta, oli tuolloinkin, kuten myös vuonna 2017, keskimääräistä pienempi.

Veneilyn pidemmän aikavälin turvallisuustrendi on ollut myönteinen ja suomalaisten veneilytaidot ovat pääsääntöisesti hyvällä mallilla. Veneilijöiden navigointitaidot ja vesiliikenteen väis-tämässäntöjen osaaminen ovat puhuttaneet etenkin kauppa-alusten kohtaamisissa. Vuonna 2017 onnettomuuksien tilastoitu kokonaismäärä väheni. Myös kauppamerenkulussa oli vuonna 2017 aiempaa vähemmän onnettomuuksia.

Kuolemaan johtaneita vesiliikenneonnettomuuksia tapahtuu enemmän sisävesialueilla kuin merialueilla. Yleisin syy vesiliikenteen kuolemiin on hukkuminen veneen kaaduttua tai kallistuttua

4. Vesiliikenteessä kuolleet merenkulun mukaan 2014-2017

Vuosi	Kuolleet		
	Yhteensä	Kauppameren-kulku	Huviveneily
2017	36	2	34
2016	48	.	48
2015	40	.	40
2014	53	1	52

5. Vesiliikenneonnettomuudet merenkulun mukaan 2014-2017

Vuosi	Onnettomuudet		
	Yhteensä	Kauppameren-kulku	Huviveneily
2017	1 929	71	1 858
2016	2 016	99	1 917
2015	1 948	86	1 862
2014	1 932	82	1 850

ja veneilijän jouduttua veden varaan. Vuosittain sattuu kuitenkin myös muunlaisia vesiliikenteen onnettomuuksia. Esimerkiksi veneen hätäkatkaisimen käyttämättä jättäminen ja tästä joh-tuva oman veneen yliajamaksi joutuminen näkyy onnettomuus uutisoinneissa. Menehtymisiin johtaneita törmäämisiä muihin veneisiin, karikkoihin tai kiinteisiin esteisiin tapahtuu myös joi-takin kertoja vuodessa. Venepalojen määrä on myös pelastusviranomaisten mukaan ollut viime vuosina kasvussa määrän ollessa joitakin kymmeniä vuodessa. Esimerkiksi vuonna 2015 tuli pelastusviranomaisten tietoon 46 venepaloa. Veneen syttyessä tuleen ovat mahdollisuudet toi-mia hyvin rajalliset. Toisin kuin tieliikenteessä, veneestä poistuminen ulapalla venepalon yllät-täessä ei ole yhtä yksinkertainen toimenpide kuin maantiellä eli tulipalon sammutuksen tulee olla ensisijainen tavoite. Käsiammuttimien käyttökunnon ja riittävän kapasiteetin merkitys on siis vesillä erityisen suuri.

Varusteita koskevat puutteet ja veneen päällikkyys

Vesiliikenteessä yleisenä ongelmana on se, että kelluntapukineita ei käytetä. 2000-luvun alussa kelluntapukineiden käyttöaste oli noin 50-55 prosenttia, mutta valvovat viranomaiset ovat ha-vainneet, että kelluntapukineiden käyttö on viime vuosina lisääntynyt.

Vesiliikenneasetuksen 2 §:n mukaan liikkeellä olevassa moottorilla tai yli viiden metrin pitui- sessa purjeella varustetussa vesikulkuneuvossa on oltava merenkulkuhallituksen päätöksen mu- kaisesti hyväksytty pelastusliivi, kelluntapukine tai pelastuspuku kullekin vesikulkuneuvossa olijalle. Lisäksi pelastusliivin, kelluntapukineen ja pelastuspuvun tulee kokoluokaltaan ja kan- tavuudeltaan vastata henkilön kokoa ja painoa. Säännöksessä siis edellytetään vain sitä, että

kelluntapukine on mukana, mutta sen käyttöä ei edellytetä. Eri tutkimusten mukaan vesillä hukkuneista 70-80 prosenttia 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 olleet ehtineet pukea pelastusliivejä ylleen ennen veteen joutumista eivätkä kyyenneet vedessä ollessaan pukemaan veteen heitettyjä pelastusliivejä ylleen. OTKES suosittelee tapauksesta antamassaan tutkintaselostuksessa, että pelastusliivejä käytetään veneiltäessä ja että valvontaviranomaiset, veneseurat ja veneilijät kiinnittävät myös huomiota siihen, että pelastusliivien kunto on hyvä ja että ne ovat sopivia. OTKESin mukaan pelastusliivien on oltava kaikissa tapauksissa ainakin nopeasti päälle puettavissa muun muassa yllättävän veteen joutumisen varalta.

Joidenkin veneilyn sidosryhmätahojen mukaan olisi syytä säätää veneisiin pelastusliivipakko. 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 meripelastustoimen mukaan vähentää, jos myös soutuveneissä ja jollissa edellytettäisiin olevan pelastusliivit kaikille mukanaolijoille. Nämä tapaukset liittyvät usein sisävesillä tai aivan rannan läheisyydessä tapahtuviin onnettomuuksiin. Myös Liikenteen turvallisuusviraston julkaisemat vesiliikenteen onnettomuustilastot tukevat tätä, sillä tilastoista käy ilmi, että kuolemaan johtaneet onnettomuudet johtuvat pääosin veneen kaatumisesta tai kallistumisesta eli kyseessä on ollut pieni tai pienehkö (kiikkerä) vene. Jos näissä pienemmissä veneissä edellytettäisiin jonkin kellunta- tai pelastautumisvälineen mukanaoloa tai käyttöä, olisi vaatimusta noudattavilla merkittävästi paremmat mahdollisuudet selviytyä hengissä veden varaan jouduttuaan.

On myös korostettu, että jos pelastusliivien käyttöpakkoa esitettäisiin, tulisi miettiä tarkkaan tällaisen säännöksen soveltamista käytännössä. Esimerkiksi matkaveneen sisätiloissa tällainen vaatimus olisi hankala nukkumisen kannalta. Pelkkää valvonnan vaikeutta esimerkiksi sisävesillä ei toisaalta ole pidetty perusteena tällaisesta sääntelystä pidättäytymisellekään.

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

Yhtenä vaihtoehtona varusteiden käytön valvonnan helpottamiseksi on pidetty sitä, että vesikulkuneuvosta vastaisi aina päällikkö, kuten kaupparenkulussa. Veneen päällikkö vastaisi muun muassa siitä, että kaikilla veneessä mukana olevilla on kelluntapukine puettuna olosuhteiden niin edellyttäessä.

Alkoholin käytöstä

Vesillä liikkumiseen liittyy alkoholin käyttöä koskeva ongelma. Rikoslain 23 luvussa säädetään liikennerikoksista. Vesiliikenteessä liikennejuopumuksen raja on 1,0 promillea ja ammattimaisessa vesiliikenteessä 0,5 promillea. Säännökset eivät koske soutuvenettä tai siihen rinnastettavaa vesikulkuneuvoa. Tutkimuksessa, jossa selvitettiin vuosina 1992–1998 hukkuneita, havaittiin, että lähes 80 prosentilla 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, muun muassa kelluntapukineiden mukanaolon vaatimuksen laajentamista soutuveneisiin sekä kelluntapukineiden käyttöpakkoa avoveneissä ja kansilla liikuttaessa. Lisäksi nostettiin esiin esimerkiksi uimataidon ja veneilyn turvallisuusvalistuksen merkitys vesiliikenteen turvallisuudessa. Työryhmän ehdotus on sittemmin toteutunut promillerajan osalta.

Tätä hallituksen esitystä valmisteltaessa valmisteltiin arviomuistio, joka oli lausunnolla. Yhtenä kysymyksenä lausunnon antajille esitettiin, mitä mieltä ne olivat vesiliikennejuopumuksen promillerajan merkityksestä veneilyn turvallisuuden kannalta. Promillerajan alentaminen ei saanut erityistä kannatusta. Oikeusministeriö katsoi lausunnossaan, että turvallisuustilanteen kehitys ei viittaa tarpeeseen tarkistaa vesiliikennejuopumusta koskevaa sääntelyä eikä promillerajaan liittyviä kysymyksiä ole muutoinkaan tarkoituksenmukaista tarkastella kyseessä olevan hankkeen yhteydessä. Oikeusministeriö myös muistutti, että suurimmassa osassa kuolemantapauksia on kyse selvästi rangaistavuuden rajan ylittäneestä vahvasta humalatilasta.

Veneilyajokortti ja venekatsastus

Suomessa ei edellytetä veneellä ajamista varten veneilyajokorttia. 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. Venealan yhdistykset järjestävät jäsenistölleen vapaaehtoista huviveneiden katsastustoimintaa. Koulutetut katsastajat katsastavat veneseurojen veneitä erillisten ohjeiden mukaan. Veneseurat voivat velvoittaa veneseuraan kuuluvan veneilijän pitämään veneensä ja sen varusteet merikelpoisessa kunnossa.

Edellä mainitussa arviomuistiossa tiedusteltiin myös veneilyajokortista ja venekatsastuksesta sekä itsesääntelystä. Suurimmassa osassa arviomuistiosta annetuista lausunnoista pidettiin nykyistä informaatio-ohjausta ja itsesääntelyä riittävinä toimenpiteinä ja pidettiin pakollista veneilyajokorttia tai virallista katsastusta haitallisena sääntelynä, jolla ei olisi olennaista vaikutusta veneilyonnettomuuksiin. Esimerkiksi oikeusministeriö suositteli, että veneilijöitä kannustettaisiin turvalliseen toimintaan muilla kuin lainsäädäntötoimilla. Voimavaroja suositeltiinkin suuntaamaan lainsäädännön tiukentamisen asemesta vapaaehtoisuuteen perustuvaan veneilykoulutukseen ja siihen liittyvien kannustimien kehittämiseen.

Merikarttojen käyttö

Merikarttojen on oltava SOLAS-yleissopimuksen 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 I luvun V säännön 19 (kohdan 2.1. alakohta 4) mukaan kaikissa aluksissa on oltava merikartat reitin suunnitteluun ja näyttämiseen aiottuna 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 SOLAS-yleissopimukseen kuuluvien alusten osalta Liikenteen turvallisuusviraston

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 ajan-
tasaisia, reitit suunnitellaan ajantasaisen merikartan avulla ja käytössä on myös varajärjestelmä. Käyttäjät ovat myös koulutettuja.

Veneilyn osalta tilanne on sen sijaan täysin sääntelemätön, paitsi vuokraveneiden osalta. Vesiliikennelaissa määritellään veneen varustus sen pohjalta, että joudutaan hätätilanteeseen – ei niinkään sen pohjalta, ettei hätätilanteeseen jouduttaisi.

Liikenneviraston vuoden 2017 Veneilijä-tutkimus osoitti muun muassa, että veneilijöiden käytössä olevat painetut merikartat ovat usein vanhentuneita. Puolet veneilijöistä ei päivitä tietojaan merikarttapainosten välillä. Erilaisissa plottereissa vain osa kartoista perustuu merikarttalaitosten (digitaalisiin) alkuperäisaineistoihin, jota on voitu muokata myös vaarallisesti. Käyttäjillä ei välttämättä myöskään ole koulutusta kartan lukemiseen. Sillä, millaisella merikartalla navigoidaan ja kuinka karttaa käytetään, on kuitenkin suuri merkitys vesiliikenteen turvallisuudelle.

1.3.2 Sääntelyn hajanaisuuteen, vanhentuneisuuteen ja perustuslainmukaisuuteen liittyvät ongelmat

Yleistä sääntelyn hajanaisuudesta ja epäselvyyksistä

Vesikulkuneuvoja ja veneilijöiden käyttäytymistä koskeva sääntely on nykyisellään hajanaista sisältyen useaan eri säädökseen. Merilain soveltuvuus muuhun kuin kauppamerenkulkuun jää ratkaistavaksi tapauskohtaisesti.

Sääntelyä on myös päällekkäin esimerkiksi varusteiden osalta, ja samasta asiasta, kuten huviveneestä tai vuokraveneestä, on eri laeissa eri määritelmiä. Toisaalta vesiliikennelaki koskee kaikkia vesikulkuneuvoja. Sen mukaan 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 laissa vesikulkuneuvojen rekisteröinnistä laissa, mutta niissä vesikulkuneuvon käsite on suppeampi. Huvivenelaissa vesikulkuneuvolla tarkoitetaan huvivenettä tai vesiskootteria. Myös laissa vesikulkuneuvojen rekisteröinnistä laissa käytetään käsitettä vesikulkuneuvo, mutta sitä ei ole määritelty. Muissa laeissa peruskäsite on yleensä alus ja alus on joissakin laeissa (esimerkiksi 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.

Kauppamerenkulkuun käytettäviä aluksia vesiliikennelaki koskee siltä osin kuin niistä ei erikseen säädetä merilaissa, alusturvallisuuden valvonnasta annetussa laissa (370/1995) tai muualla laissa. Soveltuvuus on siten jätetty tapauskohtaisesti ratkaistavaksi, joskin kauppamerenkulkuun sovelletaan pääosin kansainvälistä sääntelyä. On kuitenkin selvää, 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 noudattamisen valvonta kuuluu usealle viranomaiselle. Voimassa oleva sääntely ei kuitenkaan ole vastuiden kannalta selkeä.

Vesiliikennettä koskevan sääntelyyn, säädöstasoon ja sääntelyn vanhentuneisuuteen liittyvät ongelmat

Vesiliikenteessä noudatettavista säännöistä säännellään edellä mainituissa Suomea velvoittavissa kansainvälisissä meriteiden säännöissä. Meriteiden säännöt ovat hyvin yksityiskohtaisia ja monelta osin kieliasultaan vanhahtavia. Meriteiden sääntöjen noudattaminen on pakollista ja ne on säädetty suurelta osin pakollisiksi myös Suomen sisävesillä. Tämä pohjautuu meriteiden sääntöjen määräykseen, jonka mukaan ankkurointialueilla, satamissa, joissa, järvissä ja sisäisillä kulkuvesillä, jotka ovat yhteydessä avomereen ja joilla merialukset voivat liikennöidä, voidaan soveltaa erityisiä määräyksiä, joiden on kuitenkin oltava mahdollisimman yhdenmukaiset meriteiden sääntöjen kanssa. Näiden alueiden osalta sääntely sisältyy asetukseen yhteentörmäämisen ehkäisemisestä sisäisillä kulkuvesillä (sisävesisäännöt) ja eräisiin muihin säädöksiin. Meriteiden sääntöjä ja sisävesisääntöjä ei kuitenkaan nykyisellään mainita vesiliikennelaisissa, vaan niihin viitataan pelkästään hallituksen esityksessä (HE 66/1996 vp, s. 10).

Suomessa käytössä oleva viitoitusjärjestelmä perustuu kansainväliseen viitoitusjärjestelmään A (IALA, International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities).

Vesiliikennemerkit perustuvat UNECE:n Euroopan sisävesiliikenteen säännöstöön (CEVNI). Kaikkia CEVNI:n mukaisia vesiliikennemerkejä ei kuitenkaan ole käytössä Suomessa.

Vesiliikennelain mukaan vesikulkuneuvon kuljettajan on noudatettava vesiliikenteen liikennesääntöjä ja vesiliikennemerkeillä ja valo-opasteilla ilmaistuja määräyksiä, kieltoja ja rajoituksia.

Lain mukaan vesiliikenteen liikennesäännöistä ja vesikulkuväylien merkitsemisestä sekä vesiliikenteen ohjaamisesta ja siihen liittyvästä valvonnasta säädetään valtioneuvoston asetuksella. Valtioneuvoston asetusta ei ole tästä asiasta kuitenkaan 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. 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. Vesiliikenneläissa 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 asetuksessa vesikulkuväylien merkitsemisestä on määräyksenantovaltuuksia ja poikkeuslupamahdollisuuksia, mikä ei sekään vastaa nykyisen perustuslain vaatimuksia. Asetuksen nojalla on annettu 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. Toisaalta jossain muuten vanhentuneessa säädöksessä, kuten asetuksessa vesikulkuväylien merkitsemisestä, saattaa olla kansainvälistä sopimusta, kuten niin sanottua Nairobin yleissopimusta (SopS 13 ja 14/2017), täydentävää, tärkeääkin sääntelyä, kuten sääntelyä uponneen esineen poisto-, merkitsemis- ja ilmoitusvelvollisuudesta.

Osaa nykyisestä sääntelystä ei puolestaan tarvita, koska siinä on kyse normaalista väylänpidosta.

1.3.3 Kieltojen ja rajoitusten puuttuva koordinointi ja niiden valvontaan liittyvät ongelmat

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

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

Myös vesikulkuneuvotyyppikohtaisten kieltojen ja rajoitusten erottaminen aluekohtaisista kielloista ja rajoituksista on aiheuttanut vaikeuksia käytännön tasolla, koska monessa tapauksessa olisi ollut selkeintä puuttua vain häiritsevään liikenteeseen, kuten tiettyntyyppisten vesikulkuneuvojen nopeuteen. Esimerkiksi väylää koskevan nopeusrajoitusesityksen siirtäminen virastolta toiselle on voinut johtaa asian moninkertaiseen kuuluttamiseen.

Kokonaisuuden kannalta on ollut haitallista, että kielloista ja rajoituksista on päättänyt useampi viranomainen väylien, väylien ulkopuolisten alueiden ja eri vesikulkuneuvotyyppien osalta. Tämä on estänyt tietojen yhteen kokoamisen ja vähentänyt päätösmenettelyn yhtenäisyyttä. Päätökset ovat olleet usean tahon hallinnassa eikä yhtenäistä päätösrekisteriä ole. Asiaa ovat

vaikkeuttaneet vielä entisestään vanhan veneliikennelain aikaiset lääninhallitusten antamat kielot 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 siten kaikilta osin mahdollista. Kun esimerkiksi alueellisen nopeusrajoituksen voimassaolo on epäselvää valvontaa vesillä hoitavalle viranomaisen edustajalle, on rajoituksen noudattamista vaikea edellyttää veneilijältäkään. 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. Erityisesti nopeusrajoitusten merkitsemistä mahdollisuuksien mukaan merikartta-aineistoihin on esitetty asiakastytyväisyystutkimuksissa. Se voisi helpottaa ja selkeyttää sekä nopeusrajoitusten noudattamista että valvontaa.

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.

1.3.4 Merilain soveltuvuuteen liittyvät epäselvyydet ja huviveneen päällikkösääntelyn tarve

Merilain soveltaminen veneilijöihin ratkaistaan tapauskohtaisesti ja on eräin osin epäselvää. Käytännössä lakia on sovellettu pääsääntöisesti kauppamerenkulkuun, vaikka lain 1 luvun 9 § mahdollistaakin lain soveltamisen tapauskohtaisesti myös muuhun vesiliikenteeseen. Täysin selvää ei ole, 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) yksityiskohtaisissa perusteluissa on kuitenkin selvennetty, että kuljettajalla tarkoitetaan sitä henkilöä, joka vastaa vesikulkuneuvon ohjailusta.

Veneen kuljettajan vastuuta koskevaa asiaa on pohdittu yleisemmin muun muassa Merenkululaitoksen julkaisussa 5/2006 ”Veneilyn ja vesillä liikkumisen turvallisuusohjelma 2006-2016” ja sittemmin päällikön vastuun osalta merenkulun neuvottelukunnan alaisessa veneilyjaostossa. Jaostossa on katsottu, että päällikön vastuun tulisi olla jakamaton ja että päällikön ja kuljettajan välinen ero tulisi määritellä laissa. Veneilyjaosto on ottanut kantaa veneen päällikön vastuukykyyn myös johtopäätöksissään veneilyn ja vesillä liikkumisen turvallisuusohjelman välitarkastelun yhteydessä. Johtopäätöksissä on todettu, että veneen päälliköllä pitäisi olla henkilökohtainen vastuu matkustajistaan ja miehistöstään.

Päällikkösääntelyn tarve korostuu valvojan kannalta esimerkiksi silloin, kun liikkeellä ollaan jollain kelluvalla välineellä, jota ei ole tarkoitettu vesiliikenteeseen (esim. styroksilautta, ponttoni, laituri jne.). Valvovat viranomaiset törmäävät toistuvasti kesäisin tilanteisiin, joissa matkan jatkaminen tulisi turvallisuussyistä keskeyttää. Matkan keskeyttämiselle pitää kuitenkin olla vahvat perusteet. Vesiliikennelaissa ei kuitenkaan ole säännöstä vesikulkuneuvon ohjailusta tai ohjailuun osallistuvien henkilöiden vastuunjaosta tai siitä, kuka vastaa vesikulkuneuvon turvallisuudesta sen ollessa vesillä. Monissa turvallisuuden laiminlyöntitilanteissa toimintaan puuttuminen on siten 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.

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 huviveneitä ohjailevaan henkilöön. KKO totesi, että huviveneiden miehistön vastuut ja vastualueet 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.

1.3.5 Vuokravenesääntelyn keventämistarpeet

Vesiliikennettä koskeva sääntely on osittain kuluttajan ja yritysten kannalta kankeaa ja raskasta. Tämä koskee erityisesti vuokravenesääntelyä. Liikenteen turvallisuusviraston julkaisun 22/2016 ”Vuokraveneitä koskevien erityissäädösten kumoaminen, Vaikutusten arviointi” mukaan miehittyjen ja miehittämättömien vuokraveneiden liiketoiminta on ollut melko vähäistä. Suomessa on kuitenkin muutamia yrittäjiä, joiden pääasiallinen tulonlähde on vuokravenetoiminta. Alan toimijoilta on tullut toive sääntelyn keventämisestä. Tällä hetkellä vuokravene tulee katsastaa viiden vuoden välein ja katsastuksessa varmistetaan se, että vuokravene on varustettu vaatimusten mukaisesti, sekä se, että se on turvallisessa käyttökunnossa. Katsastajien mukaan vuokraveneet täyttävät nykyisin niille asetetut vaatimukset melko hyvin, ja turvallisuustasoa pidetään hyvänä tai kohtalaisena. Kattavan katsastus- ja valvontajärjestelmän takaaminen aiheuttaa kuitenkin suuria haasteita sekä kustannuksia hallinnolle, koska katsastettavia vuokraveneitä on laajasti ympäri Suomen. Suurin osa sijaitsee kuitenkin eteläisessä Suomessa.

Tällä hetkellä veneet voivat seisoa pitkäänkin satamissa käyttämättöminä. On esitetty, että lainsäädännön pitäisi mahdollistaa kevyempi veneiden välityspalvelu, jossa veneiden omistajat voisivat välittää omaa venettään helpommin muille. Tämänhetkiset katsastusvaatimukset ja varusteavaatimukset nähdään veneen omistajien keskuudessa liian raskaina ja kalliina veneen satunnaisesta vuokraamisesta saatuihin hyötyihin nähden. Osittain tästä syystä veneiden vuokrauksessa toimivat tällä hetkellä harmaat markkinat, joilla veneitä välitetään vuokralle veneseurojen ilmoitustauluilla sekä sosiaalisen median kanavissa. Veneiden välittämistä on pidetty venealan-kin etuna, koska silloin, kun veneitä käytetään enemmän, niille on myös enemmän huoltotarvetta. Uusien palvelujen mahdollistamisella voitaisiin myös edistää digitalisaatiota ja uusien palvelukonseptien kehittämistä.

Edellä mainitussa arviomuistiossa kysyttiin vuokravenesääntelyn keventämisestä. Arviomuistios-osta annetuissa lausunnoissa keventämistä pidettiin pääosin tavoiteltavana, jotta suurelta osin käyttämättömät veneet saadaan laajemmin käyttöön. Erityisesti CE-merkintävaatimuksen poistamista kannatettiin. Suuri osa lausunnonantajista piti kuitenkin tärkeänä, että sääntelyn purkamisessa edetään varovaisesti ja huomioidaan ne vaikutukset, joita sääntelyn mahdollisella lieventämisellä tai purkamisella on turvallisuuteen.

1.3.6 Viranomaisten yleisten vastuiden selkeyttäminen ja vireillä olevien muiden uudistusten vaikutus

Nykyisessä vesiliikennelaissa viranomaisten tehtävät eivät ole selkeitä. Liikenteen turvallisuusvirasto on ollut merenkulun turvallisuutta valvova viranomainen. Liikenteen turvallisuusvirasto

on vastannut myös venetekniikan osaamisesta, yleisestä veneturvallisuudesta, vesillä liikkumisesta ja virastolla on merenkulun pätevyystuntemus. Tämän vuoksi turvallisuudesta ja määräysten antamisesta vastaavan viraston roolia pitäisi vahvistaa myös vesiliikenneläissa.

Liikennevirasto on vastannut käytännössä vesiväylien hallinnoinnista, ohjauksesta ja valvonnasta sekä alusliikennepalvelusta. Lisäksi Liikennevirasto on päättänyt kanavien aukioloajoista sekä liikenteen keskeyttämisestä välttämättömien korjaustöiden ja tulvajuoksutusten ajaksi.

Liikenteen hallinnonalan virastouudistus, jonka mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto, Vies-tintävirasto ja Liikenneviraston viranomaistehtävät pyrittäisiin yhdistämään yhdeksi virastoksi ja Liikenneviraston liikenteenohjaustehtävät yhtiöitetään valtion omistamaksi erityistehtävayhtiöksi, on otettu huomioon uudistuksessa. Samalla nykyisenkaltaisen sääntelyn tarvetta on tarkasteltu myös vesiväylien hallinnoinnin ja kehittämisen näkökulmasta.

Kaikkia voimassa olevan lainsäädännön sisältämiä Liikenneviraston tehtäviä ei voida pitää tarkoituksenmukaisena siirtää uuteen sääntelyyn, koska osa näistä tehtävistä on luonteeltaan väylien kunnossapitoon kuuluvia tehtäviä.

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.

1.3.7 Sanktiojärjestelmän uudistamistarve

Nykyisiä vesiliikennettä koskevia ankarampia rangaistussäännöksiä sisältyy merilakiin ja rikoslakiin. Lievempiä rangaistussäännöksiä eli rikkomuksia, joista voi seurata sakkorangaistus, sisältyy vesiliikennelakiin, laivaväkilakiin, alusturvallisuuslakiin ja asetukseen kanavien ja avatavien siltojen liikennesäännöistä sekä asetukseen vesikulkuväylien merkitsemisestä. Lisäksi rikessakkorikkomuksista annettuun lakiin sisältyy eräitä vesiliikennettä koskevia rikkomuksia.

Nykyinen sanktiojärjestelmä ei vastaa kaikilta osin perustuslain 8 §:n rikosoikeudellisen laillisuusperiaatteen vaatimuksia, eivätkä kaikki rangaistavat teot ole riittävän tarkkarajaisia, täsmällisiä ja oikeasuhtaisia. Rangaistukset merilaissa ovat myös hyvin ankaria verrattuna siihen, mitä nykyisin on suotavaa säätää muualla kuin rikoslaissa. Sanktiojärjestelmään liittyvät ongelmat johtuvat osittain sääntelyn vanhentuneisuudesta.

Sanktiojärjestelmään liittyvät ongelmat johtuvat myös siitä, että merilain rangaistussäännösten soveltaminen muuhun kuin kauppamerenkulkuun ei ole kaikissa tapauksissa täytännön tarkkarajaisuuden vaatimuksia laillisuusperiaatteen edellyttämällä tavalla, eikä säännöksiä siten ole voinut soveltaa. Nykyinen sanktiojärjestelmä ei myöskään vastaa kaikkiin lain kokonaisuudistuksen tavoitteisiin kuten siihen, että vuokravenetoiminnan mahdollisuuksia lisättäisiin ja että saataisiin aikaan huviveneillekin päällikkösääntely.

Oikeuskäytäntö on ollut horjuvaa varsinkin sen suhteen, voidaanko merilain sanktioita ja vahingonkorvausperusteita kohdistaa muuhun kuin kauppamerenkulkuun, vaikka merilakia voidaan tapauskohtaisesti soveltaa muuhunkin kuin kauppamerenkulkuun. Osassa näistä tapauksista on ollut kyse vuokravenetoiminnasta. KKO:n tulkintoista voinee vetää kuitenkin sen johtopäätöksen, että rikosoikeudellisen laillisuusperiaatteen mukaan ainakaan tavallisiin huviveneisiin (KKO:2010:79) merilain rangaistussäännöksiä ei voi soveltaa. KKO:n ratkaisussa 2017:24 on kuitenkin katsottu, että siinä mainitussa tapauksessa 20-paikkaiseen ns. RIB-venee-

seen on voinut soveltaa merilain vahingonkorvausperusteita, koska yhtiön toiminnan kaupallinen luonne ja veneen ominaisuudet huomioon ottaen ei ole ollut perusteltua tulkita kauppamerenkulun käsitettä niin suppeasti, etteikö merilakia voisi soveltaa. Merilain soveltamisen kannalta on ratkaisevaa ollut se, että sopimuksen perusteella ammattimaisesti ja vastikkeellisesti on kuljetettu matkustajia kauppamerenkulkuun soveltuvalla aluksella ja tästä on aiheutunut henkilövahinkoja. Merilain rangaistussäännöksistä ongelmallisia vesiliikennelain uudistamisen kannalta ovat sen 20 luvun 1 § merikelpoisuudesta huolehtimisen laiminlyönnistä ja saman luvun 2 § hyvän merimiestaidon laiminlyönnistä.

Selkeämpi raja-alue kauppamerenkulkuun erityisesti vuokravenetoiminnan osalta olisi omiaan edistämään muun muassa vesikulkuneuvon käyttäjien ja matkustajien yhdenvertaisuutta sanktioiden ja vastuukysymysten suhteen. Sellaisen miehitetyn vuokravenetoiminnan (vuokraveneessä voi olla korkeintaan 12 matkustajaa), joka olisi selvästi kauppamerenkulkuun ja matkustaja-alusliikenteeseen rinnastettavaa, yhteydessä tapahtuvasta lain rikkomisesta tulisi voida tuomita rangaistukseen samoin perustein. Matkustaja-aluksessa matkustajien lukumäärä on enemmän kuin 12.

Rikoslain osalta vesiliikennelain kokonaisuudistuksen valmistelun yhteydessä on havaittu puutteita rikoslain liikenneturvallisuuden vaarantamista ja törkeää liikenneturvallisuuden vaarantamista koskevien rangaistussäännösten (23 luvun 1 ja 2 §) osalta.

Näiden pykälien nojalla tuomitaan lähtökohtaisesti niistä teoista, joissa ei ole noudatettu vesiliikenteessä noudatettavia liikennesääntöjä, jos teko on - kun kyse on liikenneturvallisuuden vaarantamisesta – omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle tai - kun kyse on törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta – omiaan aiheuttamaan vakavaa vaaraa toisen hengelle tai terveydelle.

Myös tämän sääntelyn tulisi vastata paremmin kokonaisuudistuksen tarpeisiin ja olla täsmällisempää niin, että siihen voitaisiin vedota jatkossa vesiliikennelakiin yhteen koottujen liikennesääntöjen tai törkeimpien huviveneen päällikön velvollisuuksia koskevien laiminlyöntien osalta.

Muiden rikoslain rangaistussäännösten muutostarpeiden osalta voi todeta, että kun vesiliikennelain kokonaisuudistusta koskeva arviomuistio oli ollut lausunnolla touko-kesäkuussa 2017, yksi tärkeimmistä lausunnoista tehdyistä johtopäätöksistä oli se, että vesiliikennejuopumuksen promillerajan alentamiseen oli suhtauduttava varauksella. Tämä johtopäätös tehtiin huolimatta siitä, että korkeampi promilleraja saattoi luoda mielikuvaa siitä, että kuljettajan päihtymys vesillä olisi hyväksytympää kuin maanteillä. Pääasiallinen syy varautuneisuuteen oli se, että monet veneonnettomuuksista ja hukkumisista tapahtuvat soutuveneellä ja valtaosa niistäkin yli yhden promillen humalatilassa, minkä vuoksi promillerajan alentamisella ei katsottu olevan tämän tyyppisten tekojen kannalta merkitystä. Toisaalta turvallisuustilanteen kehityksenäkään ei katsottu viittaavan tarpeeseen tarkistaa promillerajaa. On myös huomattava, että vesiliikennejuopumuksen promilleraja on jo nyt alempi, jos teko liittyy ammattimaiseen toimintaan kuten ammattimaiseen, miehitettyyn vuokravenetoimintaan.

Nykyinen vesiliikennelain vesiliikenneriikkomusta koskeva pykälä ei täytä rikosoikeudellisen laillisuusperiaatteen vaatimuksia muun muassa siksi, että se mahdollistaa sakkorangaistuksen vesiliikennelain nojalla annettujen säännösten tai määräysten rikkomisesta.

Asetukseen kanavien ja avattavien siltojen liikennesäännöistä ja asetukseen vesikulkuväylien merkitsemisestä sisältyy myös rangaistussäännöksiä, jotka on arvioitava uudestaan paitsi teon rangaistavuuden myös uudistuksen kokonaistavoitteiden näkökulmasta.

Tieliikennelain (729/2018) vireillä olevan kokonaisuudistuksen yhteydessä on esitetty liikennevirhemaksujärjestelmän käyttöönottoa tieliikenteessä lähinnä nykyisen rikesakkojärjestelmän tilalle. Tässä yhteydessä on noussut esiin tarve toteuttaa samanlainen uudistus myös vesiliikenteessä. Nykyinen päiväsakkoihin ja rikesakkoihin perustuva vesiliikenteessä noudatettava järjestelmä olisi siksi syytä arvioida kokonaisuudessaan uudelleen.

1.3.8 Automaation kehittämistarve

Liikenteen automaatiokehitys on ollut viime vuosien aikana erittäin nopeaa. Suomen tavoitteena on olla tämän kehityksen kärjessä ja varmistaa automaatiokehitykselle paras mahdollinen sääntely- ja toimintaympäristö. Liikenteen automaatiolla odotetaan edistävän liikenteen turvallisuutta, ympäristöystävällisyyttä ja sujuvuutta.

Tarve mahdollistaa merenkulun automaatiokokeilut ilmenee muun muassa 5.5.2017 julkaistusta liikenteen automatisaation ja robotiikan kehittämistoimenpiteiden tiekartasta 2017-2019 (Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 10/2017). Tiekartan mukaan Suomen tavoitteena on olla digitaalisen merenkulun johtava maa, jossa tiedolla luodaan kilpailuetua ja uusia liiketoimintakonsepteja merenkulun tarpeisiin. Tiekartassa todetaan, että Suomeen rakennetaan elinkeinoelämän vetämää liiketoimintaekosysteemiä automaattilaivoille ja -merenkululle. Tavoitteena on luoda vuoteen 2025 mennessä maailman ensimmäinen miehittämättömän merenkulun tuotteet ja palvelut kehittävä ekosysteemi. Automaatiokokeiluja on viime aikoina edistetty myös 1.7.2018 voimaan tulleella laivaväkilain muutoksella, joka mahdollistaa miehitystä ja vahdinpitoa koskevat kokeilut.

Ulkomailla sekä Suomessa on jo useita kehityshankkeita, joissa tutkitaan mahdollisuuksia kehittää täysin autonomisia tai pitkälle automatisoituja aluksia, joiden tarkoituksena on alentaa kustannuksia ja vähentää aluksen miehistön inhimillisen tekijän aiheuttamia virheitä. Suomessa kehitetään parhaillaan myös automaattisesti toimivia veneitä.

1.4 Kansainvälinen kehitys sekä ulkomaiden ja EU:n lainsäädäntö

1.4.1 Yleistä

Merenkulun kansainvälisen luonteen vuoksi sitä koskeva sääntely on pääosin maailmanlaajuisia ja se valmistellaan suurelta osin Yhdistyneiden kansakuntien alaisen IMO:n piirissä. IMO:n meriturvallisuuskomiteassa ja oikeudellisessa komiteassa ollaan muun muassa parhaillaan arvioimassa autonomiseen alukseen liittyvää kansainvälistä sääntelyä. Arvioinnissa on tarkoitus tunnistaa, mitä voimassa olevia sääntöjä sovelletaan autonomiseen alukseen, mitkä säännöt estävät autonomisen aluksen operoinnin ja mihin sääntöihin liittyy muutos- tai selkeyttämistarpeita

1.4.2 Kansainväliset sopimukset

Meriteiden säännöt

Kansainvälisistä säännöistä yhteentörmäämisen ehkäisemiseksi merellä vuonna 1972 tehty yleissopimus (SopS 30/1977) eli meriteiden säännöt on saatettu Suomessa voimaan asetuksella. Yleissopimus tehtiin Lontoossa 20 päivänä lokakuuta 1972 ja se tuli Suomessa voimaan 15 päivänä heinäkuuta 1977. Meriteiden sääntöjä on kuvattu tarkemmin kohdassa 2.1.3.

Nairobien yleissopimus

Hylkyjen poistamista koskevan vuoden 2007 kansainvälisen yleissopimuksen (Nairobien yleissopimus (SopS 13 ja 14/2017)) tarkoituksena on varmistaa sopimusvaltion talousvyöhykkeellä sijaitsevan vaarallisen hylyn nopea ja tehokas poistaminen sekä siitä aiheutuneiden kustannusten korvaaminen. Yleissopimusta sovelletaan sen voimaantumisen jälkeen merenkulkuonnettomuuden seurauksena syntyviin hylkyihin. Suomessa yleissopimusjärjestelmää sovelletaan myös alue- ja sisävesillä talousvyöhykkeen lisäksi, koska suurin osa hylyn aiheuttavista merenkulkuonnettomuuksista tapahtuu valtioiden aluevesillä. Yleissopimusta sovelletaan kaikkiin merialuksiin tyypistä riippumatta.

1.4.3 Kansainväliset suositukset

Euroopan sisävesiliikenteen säännöstö (CEVNI) - vesiliikennemerkit

Euroopan sisävesiliikenteen säännöstö CEVNI (ransk. Code européen des voies de navigation intérieure) on UNECE:n sisävesiliikennetyöryhmän päätöslauselmassa nro 24 määritelty vesiliikennettä koskeva säännöstö vuodelta 1985. Se on suositusluontoinen ja sitä noudatetaan useimmissa Euroopan maissa joissa, kanaaleissa ja järvissä. Suomessa käytössä olevista vesiliikennemerkeistä 30 on lähtöisin kyseisestä säännöstöstä.

Säännöstön liitteessä 7 on esitetty kuvat merkeistä sekä niiden merkitykset. Merkkejä on kuutta tyyppiä: kieltomerkit, määräysmerkit, rajoitusmerkit, suositusmerkit, tiedostusmerkit sekä apumerkit. Säännöstössä on määritelty myös poijut ja niiden merkitykset. Merkit ovat käytössä sekä sisävesillä että rannikolla.

Kansainvälisen majakkaliiton (IALA) viitoitusjärjestelmä - merenkulun turvalaitteet

Kansainvälinen majakkaliitto IALA on hallituksista riippumaton, voittoa tavoittelematon teknillinen yhdistys, joka julkaisee merenkulun turvalaitteita koskevia suosituksia, ohjeistuksia ja käsikirjoja. Niiden tavoitteena on harmonisoida merenkulun turvalaitteita globaalilla tasolla.

Sopimus IALA:n merenkulun viitoitusjärjestelmästä (Agreement on the IALA Maritime Buoyage System) allekirjoitettiin Pariisissa 15. huhtikuuta 1982. IALA Maritime Buoyage System (MBS) -suosituksessa on luotu järjestelmä, joka on jaettu alueisiin A ja B. Suomessa merenkulun turvalaitteisiin sovelletaan alueen A:n mukaista järjestelmää. Alueeseen A kuuluvatkin Euroopan lisäksi Australia, Uusi-Seelanti, Afrikka, Persianlahti (the Gulf) ja muutamat Aasian valtiot. Alueeseen B kuuluvat Pohjois-, Keski- ja Etelä-Amerikka, Japani, Pohjois- ja Etelä-Korea sekä Filippiinit.

MBS sisältää lateraalimerkit, kardinaalimerkit, karimerkit, turvavesimerkit, erikoismerkit sekä uuden vaaran merkit. Ainoastaan viimeisin ei ole Suomessa käytössä. Viitoissa ja poijuissa ei myöskään käytetä huippumerkkejä (top-mark) Suomen jääolosuhteiden takia.

IALA:n julkaisema Navguide on suositusluontoinen, käsikirjatyypinen opus, jossa käsitellään turvalaitteisiin liittyviä kysymyksiä. Esimerkiksi turvalaitetyypit ja käytetyt valotunnukset ovat Suomessa pitkälti siinä esitetyin mukaisia. 1.4.4 Euroopan unionin lainsäädäntö

Euroopan unionin lainsäädännössä ei ole huviveneen kuljettajan tai päällikön käyttäytymistä koskevaa sääntelyä. Siinä ei myöskään ole säädetty veneiden varusteista, kuten kelluntapukineista. Euroopan komissio on kuitenkin antanut 30.3.2017 meriturismia koskevan työpöytäpaperin (Commission Staff Working Document on Nautical Tourism), jossa on pohdittu alustavasti vuokra- ja huviveneiden kuljettajien pätevyysvaatimuksia erityisesti vastavuoroisen tunnustamisen näkökulmasta ja huviveneiden varustetasoa koskevan EU-sääntelyn tarvetta.

Euroopan unionin lainsäädäntöön sisältyy sisävesidirektiivejä, joista keskeisimpiä ovat sisävesialusten purjehduskelpoisuuslupien vastavuoroisesta tunnustamisesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/100/EY (ns. purjehduskelpoisuusdirektiivi), vesiväylien kansallisen ja kansainvälisen tavaraliikenteen harjoittajan ammattiin pääsystä sekä tutkintotodistusten, todistusten ja muiden tähän ammattiin muodollista kelpoisuutta osoittavien asiakirjojen vastavuoroisesta tunnustamisesta annettu neuvoston direktiivi 87/540/ETY (ns. liikenteenharjoittamisdirektiivi), sisävesiväylien tavara- ja matkustajaliikenteeseen myönnettyjen kansallisten pätevyyskirjojen vastavuoroisesta tunnustamisesta annettu neuvoston direktiivi 91/672/ETY (ns. pätevyyskirjadirektiivi), sisävesiväylien tavara- ja matkustajaliikenteen kansallisten pätevyyskirjojen myöntämisperusteiden harmonisoinnista yhteisössä annettu neuvoston direktiivi 96/50/EY (ns. pätevyyskirjojen myöntämisperusedirektiivi), ja sisävesialusten teknisistä vaatimuksista ja neuvoston direktiivin 82/714/ETY kumoamisesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2006/87/EY (ns. teknisten vaatimusten direktiivi), mutta niissä ei suoraan säännellä vesiliikennettä, vaan niissä säännellään esimerkiksi ammattipätevyyttä sekä asetetaan alusteknisiä vaatimuksia. Huviveneistä ja vesiskoottereista sekä direktiivin 94/25/EY kumoamisesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2013/53/EU (ns. huvivenedirektiivi) koskee huviveneiden ja vesiskoottereiden sekä tiettyjen varusteiden markkinoille saattamista ja vaatimustenmukaisuutta.

1.4.5 Pohjoismainen yhteistyö ja merilaki

Suomen merioikeudellinen lainsäädäntö perustuu olennaisilta osiltaan kansainvälisiin yleissopimuksiin, joiden osapuolena Suomi on. Voimassa olevaan merilakiin (674/1994) on sisällytetty Suomen koskevat eri yleissopimusten keskeiset määräykset. Merilaki on valmisteltu yhteistyössä muiden Pohjoismaiden kanssa, ja näin ollen pohjoismaiset merilait vastaavat pääosin toisiaan.

1.4.6 Eräiden muiden Pohjois-Euroopan maiden sääntelystä aihealueittain

Veneen kuljettamiseen vaadittava pätevyys

Suomessa huviveneen kuljettajalta ei edellytetä pätevyyskirjaa vaan edellytyksenä on riittävä ikä, kyky ja taito. Rekisteröitävän moottorikäyttöisen vesikulkuneuvon kuljettajan on oltava 15 vuotta täyttänyt. 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 meresõidudiplom 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 (skepparexamen)) edellytetään vähintään 12 metrin pituisten ja 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 koneteho on yli 7,5 kilowattia. Lisäksi kuljettajalta vaaditaan pätevyystodistus (båtførerbevis) tai voimassa oleva pätevyyskirja, jos huviveneen pituus on yli kahdeksan metriä tai moottorin koneteho 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. Siellä 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 miehistyksen.

Kelluntapukineiden käyttö

Suomessa liikkeellä 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 liikkuvissa 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.

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, rangaistusäännös 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 määritetty 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 huviveneeläin 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.

Vuokravenesäätely

Kuten edellä on selostettu, Suomessa vuokraveneet on katsastettava alusturvallisuuslain mukaan ja Liikenteen turvallisuusvirasto on antanut määräyksen vuokraveneiden laitteista ja varusteista. Lisäksi liikenteen palveluista annettu laki sisältää velvoitteen siitä, että miehitettynä vuokratun vuokraveneen kuljettajalla on oltava vuokraveneen kuljettajankirja ja – jos miehitettynä vuokratun vuokraveneen kuljettaja toimii vuokraveneen kuljettajana kansainvälisessä liikenteessä – lisäksi kansainvälinen huviveneenkuljettajankirja.

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

Virossa on vuokravenesäätelyä, 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 (väikelaevajuhhi tunnistus).

Norjassa huviveneitä vuokraavilla yhtiöillä on oltava sisäinen valvontajärjestelmä. Jos vuokra-vene 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 tietyjä 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 – fritidsbåtskippercertifikat) tai luokkaan C kuuluvan kalastusveneiden päällikön/kuljettajan pätevyyskirja (fiskeskippercertifikat klasse C).

Lisäksi alusten, jotka ovat alle 15 metrin pituisia, joilla ei ole oikeutta toimia matkustaja-aluksena ja jotka voivat kuljettaa korkeintaan 12 matkustajaa, päälliköillä/kuljettajilla on oltava Norjassa vähintään huviveneen päällikön/kuljettajan pätevyyskirja (fritidsskippercertifikat). 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 tietynlaiset 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).

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 muuta huumaavaa ainetta tai muuta 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 sou-tuveneestä 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.

Vesiliikennesäännöt, -merkit sekä merenkulun turvalaitteet

Suomessa vesiliikennesäännöistä säädetään useissa eri säädöksissä (ks. kohta 2.1.3). 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 viranomaislainen 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). Asetuksessa määritellään muun muassa alus ja annetaan merenkulkuviranomaisille (Transportstyrelsen ja Sjöfartsverket) valtuudet antaa määräyksiä merenkulun turvallisuuteen liittyen.

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, sekä valtionaluksia ja yli 24 metrin pituisia huvialuksia.

Ruotsissa merenkulun turvalaitteita koskeva uudistettu sääntely tuli voimaan 1. heinäkuuta 2017, jolloin tuli voimaan Transportstyrelsens määräys (Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om utmärkning till sjöss med sjösäkerhetsanordningar). Sen jälkeen Ruotsissa siirryttiin uudistamaan merenkulun merkkisääntelyä ja se on edelleen työn alla. Ruotsin vesiliikennemerkit ovat pääosin Euroopan sisävesiliikenteen säännösten (CEVNI) mukaisia, mutta siitä on muutamia poikkeuksia. Sjöfartsverketin määräykseen (Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd om sjövägmärken) sisältyy vastavuoroista tunnustamista koskeva lauseke, jonka mukaan sellainen vesiliikennemerkki, joka on hyväksytty muissa EU:n jäsenvaltioissa, Euroopan talousalueeseen kuuluvissa valtioissa tai Turkissa voimassa olevan säännösten mukaisesti,

rinnastetaan ruotsalaisten määräysten vaatimukset täyttävään vesiliikennemerkkiin sillä ehdolla, että saavutetaan vastaava turvallisuustaso.

Norjassa vesiliikennesäännöistä ja merenkulun turvalaitteista säännellään satama- ja vesiväylälaissa (lov om havner og farvann). Nykyinen versio laista on uudistettu 2010 ja tällä hetkellä on menossa uudistus. Lakia sovelletaan Norjan sisäisillä vesillä ja aluevesillä. Laissa määritellään muun muassa alus ja valtuutetaan tarkempien määräysten antajaksi liikenne- ja viestintäministeriö (Samferdselsdepartementet). Ministeriö on antanut määräyksen merenkulun turvalaitteista ja vesiliikennemerkeistä (Forskrift om farvannsskilt og navigasjonsinnretninger). Ministeriö 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). Yksityisillä tahoilla on oikeus tuottaa merenkulun turvalaitteita, mutta siihen tarvitaan Norjan rannikkohallinnon (Kystverket) myöntämä lupa.

Tanskassa sääntely on samankaltaista kuin Norjassa. Tanskassa vesikulkuväylien säännöistä sekä merenkulun turvallisuudesta on säädetty meriturvallisuuslaissa (lov om sikkerhed til søs). Lain nojalla elinkeinoministeriö (Erhvervs- og Vækstministeriet, nykyisin Erhvervsministeriet) on antanut määräyksiä muun muassa merenkulun turvalaitteista (Bekendtgørelse om farvandsafmærkning i dansk og grønlandsk afmærkningsområde m.v.).

Joulukuussa 2016 Tanskassa annettiin 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 sellaisen hallituksen laajemman strategian mukaisesti, jolla pyritään helpottamaan muun muassa autojen, huoneistojen ja veneiden yksityisomistajien harjoittamaa vuokraustoimintaa. Miehittetyinä vuokrattaviin vuokraveneisiin sovellettavaa sääntelyä on tarkoitus myös muuttaa.

Sanktioista muissa Pohjoismaissa

Muissa Pohjoismaissa on lähtökohtaisesti saman tyyppinen sanktiojärjestelmä kuin Suomessa eikä niissä ole hallinnollista virhemaksujärjestelmää.

Norjassa huviveneitä ja niiden varusteita koskevien säännösten ja määräysten rikkomisesta on tuomittava sakkoon. Pienten veneiden omistajia ja kuljettajia koskevien säännösten ja määräysten rikkomisesta voidaan tuomita sakkoa tai enintään vuosi vankeutta. Myös vesiskoottereita ja vastaavien pienempien alusten käyttöä koskevien säännösten ja määräysten rikkomisesta on tuomittava sakkoa.

Ruotsissa vesiliikennesääntelyn rikkomisesta voidaan määrätä sakkoa. Sakon suuruus riippuu siitä, määritelläänkö alus veneeksi vai laivaksi, ja määrittely tapahtuu aluksen pituuden perusteella. Yli 24 metrin pituiset alukset ovat laivoja ja sitä lyhyemmät ovat veneitä. Veneiksi määritellyille aluksille määrättävä sakko on kiinteä summa. Laivaksi määritellyille aluksille määrättäviin sakkoihin vaikuttavat syytetyn tulot.

Jos hyvän merimiestavan noudattamisessa on puutteita ja siitä on aiheutunut tai on melkein aiheutunut onnettomuus ja laiminlyönti ei ole vähäinen, henkilö on mahdollista tuomita huolimattomuudesta meriliikenteessä. Rangaistus siitä voi olla korkeintaan kaksi vuotta vankeutta. Epäselvää on, onko tätä sanktiota sovellettu myös veneilyyn.

Tanskassa on mahdollista määrätä sanktioita muun muassa varusteita sekä ympäristöä koskevien erityissääntöjen nojalla. Sanktiovaihtoehtoja ovat sakko tai enintään vuosi vankeutta. Vakavissa tapauksissa voidaan tuomita enintään kaksi vuotta vankeutta. Vastuuseen voivat joutua päällikkö, miehistön jäsenet sekä omistajat, kuten laivayhtiö.

2 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

2.1 Tavoitteet

Uudistuksen tavoitteena on vesiliikenteessä käyttäytymistä koskevan sääntelyn ajanmukaistaminen, viranomaisten roolien ja tehtävien selkeyttäminen sekä sääntelyn sujuvoittaminen pääministeri Juha Sipilän hallitusohjelman mukaisesti. Tavoitteena on myös automaation mahdollistaminen vapaa-ajan veneilyssä. Lisäksi uudistuksen tavoitteena on yhä myös vesiliikenteen turvallisuuden ja vastuullisen veneilyn lisääminen.

2.2 Keskeiset ehdotukset

Vesiliikenteen liikennesääntöjen uudistaminen ja kokoaminen yhteen lakiin

Vesiliikennelain kokonaisuudistuksessa ehdotetaan vesiliikenteen käyttäytymistä koskevan sääntelyn selkeyttämistä ja uudistamista sekä säädösten sujuvoittamista. Tarpeelliset liikennesäännöt ja niiden peruseriaahteet ehdotetaan koottavaksi mahdollisuuksien mukaan yhteen lakiin. Suuri osa nykyisestä käyttäytymistä koskevasta sääntelystä on hajallaan ja vain osa siitä sisältyy vesiliikennelakiin muun sääntelyn sisältyessä suurelta osin lakia alempiasteiseen sääntelyyn. Koska vesillä liikkujia ja heidän käyttäytymistään säännellään hyvin yksityiskohtaisesti ja pakottavasti myös kansainvälisessä sääntelyssä, on uudistuksessa lähtökohdaksi otettu kyseinen kansainvälinen sääntely. Toisaalta uudessa sääntelyssä on kiinnitetty erityistä huomiota esimerkiksi kanavaliikenteen edellyttämään erityiseen sääntelyyn mukaan lukien Saimaan kanavalla liikkumista koskevaan sääntelyyn.

Uudistuksella on lisäksi pyritty selkeyttämään vesiliikennelain ja merilain suhdetta. Merilaissa säännellään pääosin kauppamerenkulkua, mutta sitä voidaan tapauskohtaisesti soveltaa myös huviveneilyyn. Toisaalta vesiliikenteen säännöt koskevat lähtökohtaisesti sekä kauppamerenkulkua että huviveneilyä.

Liikennesääntöjä yhteen koottaessa ja uudistettaessa on sääntelyä pyritty mahdollisuuksien mukaan sujuvoittamaan, mikä on ollut mahdollista silloin, kun on ollut kyse puhtaasti kansallisesta sääntelystä, kuten liikennesäännöistä kanavilla ja avattavien siltojen kautta liikuttaessa, tai kun on ollut kyse normaalia väylänpitoa koskevasta sääntelystä.

Huviveneen päällikköä koskeva uusi sääntely

Kokonaisuudistuksessa ehdotetaan muussa kuin kauppamerenkulussa käytettävän vesikulkuneuvon päällikköä koskevan uuden sääntelyn aikaansaamista. Kauppamerenkulun osalta päälliköstä säädetään jatkossakin merilaissa ja päällikön pätevydestä liikenteen palveluista annettussa laissa. Nyt ehdotettu, lähinnä vapaa-ajan veneilyä koskeva päällikkyysääntely vastaisi osittain merilain sääntelyä, mutta vaatimukset olisivat kevyemmät. Päällikkönä pidettäisiin kuljettajaa, käyttäjää tai muuta henkilöä, joka tosiasiallisesti ohjailisi tai hallitsisi vesikulkuneuvoa. Jos päällikkyydestä olisi epäselvyyttä, olisi päällikön vastuu viime sijassa vesikulkuneuvon omistajalla tai haltijalla. Omistajalla tai haltijalla ei kuitenkaan voisi olla rikosoikeudellista vastuuta ohjailusta, ellei hän itse pystyisi vaikuttamaan vesikulkuneuvolla liikkumiseen.

Koska vesikulkuneuvo voi olla mikä tahansa veteen tukeutuva ja vesillä liikkumiseen käytettävä alus, kulkuneuvo tai väline, koskisi päällikkösääntely myös esimerkiksi liikkuvalla saunalautalla kulkemista. Vapaa-ajan veneilyssä ja vesillä liikkumisessa päällikkyysääntely on tarpeen niin vesikulkuneuvossa matkustavien henkilöiden turvallisuuden ja liikenteen valvonnan helpottumisen kuin automaation mahdollistamisen kannalta.

Huviveneen päällikkö vastaisi muun muassa siitä, että vesikulkuneuvo on aiottuun matkaan nähden turvallinen, siinä on laissa mainitut tai sen nojalla säädetyt varusteet ja matkustavia henkilöitä on ohjeistettu ja heillä on kelluntavälineet puettuina olosuhteiden niin edellyttäessä. Uudistuksessa ei siten ehdoteta, että kaikilla vesikulkuneuvolla oleskelevilla tulisi aina olla pelastusliivit tai muut kelluntavälineet puettuina, vaan olisi päällikön vastuulla arvioida, milloin olosuhteet ovat sellaiset, että pelastusliivit on puettava. Myös valvojan kannalta päällikkyysääntely helpottaisi arviointia siitä, kuka pääasiassa vastaa vesikulkuneuvon turvallisuudesta. Valvoja voi näin helpommin pysäyttää esimerkiksi harkitsemattoman tai puutteellisella varustuksella tapahtuvan vesikulkuneuvolla liikkumisen vesillä. Se, että vesikulkuneuvossa ei enää edellytettäisi aina olevan kuljettajaa, vaan vastuu sen hallitsemisesta voisi olla myös jollain vesikulkuneuvon ulkopuolella olevalla henkilöllä, mahdollistaisi automatisoitujen veneiden käyttöön-oton.

Vuokravenesääntelyn keventäminen kumoamalla vuokraveneitä koskevat katsastus- ja varustevaatimukset ja keventämällä pätevyysvaatimuksia sekä selkeyttämällä rajaa kauppamerenkulkuun

Uudistuksessa ehdotetaan myös, että vuokraveneitä koskevista katsastus- ja varustevaatimuksista luovuttaisiin ja miehittämättöminä vuokrattuja veneitä koskisi lähtökohtaisesti samat yleiset vaatimukset kuin tavallisia huviveneitä ja muita vesikulkuneuvoja. Katsastusvaatimuksen poistuminen tarkoittaisi myös sitä, että ennen vuotta 1998 rakennetulta huviveneeltä ei enää edellytettäisi CE-merkintää, jos sitä vuokrataan. CE-merkinnän hankkiminen vanhemmille veneille ei ole ollut yksinkertaista. Esityksessä on kuitenkin täsmennetty huviveneitä ja muita vesikulkuneuvoja koskevia yleisiä varustevaatimuksia nykyisestä. Lisäksi ehdotetaan mahdollisuutta antaa tarvittaessa vuokralle tarjottavien veneiden osalta määräyksiä mm. niiden rakenteesta ja varusteista ja varusteiden käytöstä ja kunnosta. Lisäksi esitys sisältää joitain vesikulkuneuvon vuokralle antajaa koskevia velvoitteita. Vuokraveneitä olisivat jatkossa vain miehittettynä vuokrattavat vuokraveneet kuten takseina käytetyt veneet. Vuokraveneellä tarkoitettaisiin huvivenettä, jossa kuljetettaisiin 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 ja jonka rungon pituus on valmistajan ilmoituksen mukaan alle 5,5 metriä, vesiskootteria eikä soutuvenettä.

Miehitettynä vuokrattavan vuokraveneen kuljettajan pätevyysvaatimuksia täsmennettäisiin ja joiltain osin kevennettäisiin. Vuokraveneen kuljettajalta edellytettäisiin edelleen vuokraveneen kuljettajankirjaa mutta täsmennettäisiin, että sitä vaadittaisiin vain, jos vesikulkuneuvoa käytettäisiin tulonhankkimistarkoituksessa korvausta vastaan eli ammattimaisessa vuokravenetoiminnassa. Tähän toimintaan sovellettaisiin myös merilain ankarampaa päällikkösääntelyä mukaan lukien merilain ankarampia rangaistuksia. Rajauksella merilakiin selkeytettäisiin sitä, mikä vuokravenetoiminta olisi kauppamerenkulkua. Tämä olisi tärkeää erilaisilla aluksilla matkustavien matkustajien samanlaisen kohtelun, turvallisuuden ja oikeuksien vuoksi. Koska pätevyys- ja merilain soveltamisvaatimuksia on pidetty esimerkiksi purjehduskoulutusta järjestävien yhdistysten ja vapaaehtoisen meripelastustoiminnan kannalta toimintaa vaikeuttavana, ehdotetaan kuitenkin, että mainittuja vaatimuksia ei ulotettaisi vesikulkuneuvon kuten purjeveneiden käytön

tai sillä liikkumisen koulutukseen tai vapaaehtoiseen meripelastustoimintaan liittyvään koulutukseen, vaikka sitä tehtäisiin kyseisen toiminnan ylläpitämiseksi ja tulonhankkimistarkoituksessa. Tätä toimintaa koskisi joka tapauksessa esitetyn lain uusi yksityiskohtainen päällikkösääntely ja sanktiot sekä vaaratilanteissa rikoslain rangaistukset.

Kauppamerenkulkuun rinnastettavien vuokraveneiden kuljettajien pätevyyskirjavaatimuksista säädettäisiin yhä liikenteen palveluista annetussa laissa. Kansainvälisessä liikenteessä tähän vuokravenetoimintaan vaadittaisiin edelleen myös kansainvälinen huviveneenkuljettajankirja, minkä lisäksi toiminnassa olisi noudatettava aluksen miehitystä koskevia vaatimuksia.

Kaikki vuokravenetoimintaa koskevat muutokset helpottaisivat veneiden vuokraustoimintaa ja jakamistaloutta sekä edistäisivät perustuslain elinkeinovapauden toteutumista.

Sanktiojärjestelmän ajanmukaistaminen ja liikennevirhemaksun käyttöönotto vesiliikenteessä

Uudistuksessa ajanmukaistettaisiin sanktiojärjestelmää, mukaan lukien rikoslain liikenneturvallisuuden vaarantamista koskeva sääntely ja lievemmat rangaistussäännökset. Myös suhdetta merilain rangaistussäännösten soveltamiseen selkeytettäisiin. Ajanmukaistamisen tarve johtuu paitsi sääntelyn yhteen kokoamisesta, osittain myös sääntelyn vanhentuneisuudesta ja oikeuskäytännöstä.

Uudistuksessa ehdotetaan sanktiojärjestelmän ajanmukaistamista ja sen yhteydessä toteutettaisiin myös pääpiirteissään samanlainen liikennevirhemaksujärjestelmä kuin tieliikenteessä on esitetty otettavan käyttöön. Liikennevirhemaksu olisi luonteeltaan sekä hallinnollinen sanktio että rangaistus, mutta sääntelyssä olisi otettu huomioon perustuslakivaliokunnan (PeVL 9/2018 vp) ja lakivaliokunnan (LaVL 9/2018 vp) lausunnoissa esitetyt huomiot tieliikennelakia koskevaan hallituksen esitykseen (HE 180/2017 vp). Vesiliikenteessä liikennevirhemaksua ei voitaisi määrätä pysäyttämättä vesikulkuneuvoa. Virhemaksun määräisi poliisi, Rajavartiolaitos tai Tulli.

Järjestelmä korvaisi nykyisen rikesakkojärjestelmän vähäisemmistä teoista. Maksujen määrät olisivat pääsääntöisesti saman tasoiset kuin ne ovat nykyään laissa rikesakkorikkomuksista. Teot olisi kuitenkin arvioitu uudelleen. Koska vesiliikenteen ja tieliikenteen rikkomuksia koskevien järjestelmien tulisi olla samankaltaiset valvovien viranomaisten käytännön työn helpottamiseksi ja kustannusten minimoimiseksi ja koska tieliikenteen liikennevirhemaksujärjestelmä edellyttää viranomaisten tietojärjestelmien muutosta, tulisi vesiliikenteen liikennevirhemaksujärjestelmä toteuttaa samanaikaisesti tieliikenteen vastaavan järjestelmän kanssa. Jatkossa automaation kehittyessä niin, että viranomaisen voisi automaattivalvonnassa tunnistaa myös vesiliikenteessä paitsi vesikulkuneuvon rekisterinumeron, myös vesikulkuneuvon päällikön riittäväällä varmuudella, voitaisiin lakia haluttaessa muuttaa niin, että myös vesiliikenteessä kulkuneuvo kohtainen liikennevirhemaksu voitaisiin ottaa käyttöön.

3 Esityksen vaikutukset

3.1 Taloudelliset vaikutukset

Vaikutukset kotitalouksien asemaan

Sääntelyn yhteen kokoamisen vaikutukset kotitalouksiin

Vesiliikenteen liikennesääntöjen yhteen kokoaminen selkeyttäisi sääntelyä. Selkeämpi sääntely edesauttaisi vesillä liikkujien mahdollisuuksia ymmärtää nykyistä paremmin vesillä liikkumista

koskevaa sääntelyä ja liikkua vesillä oikein. Sääntelyn yhteen kokoamisella ei kuitenkaan voida sanoa olevan suoria vaikutuksia kotitalouksien taloudelliseen asemaan.

Vuokraustoimintaa koskevien muutosten vaikutukset kotitalouksiin

Vaasan yliopiston julkaisussa ”Ui tai Uppoa” (Vuorinen & Kurki, Selvityksiä ja raportteja 161, 2010) todetaan, että ihmisten vapaa-aika on aiempaa pirstoutuneempaa, ja sitoutumisaste ja investointihalukkuus yksittäiseen harrastukseen on vähentynyt. Nykyinen veneilyn malli ei vastaa nykypäivän asiakkaiden tarpeisiin. Veneiden vuokraaminen on yksi tapa vastata nykyisiin vapaa-ajan tarpeisiin paremmin.

Veneen vuokrausta koskevaan sääntelyyn ehdotetut muutokset mahdollistaisivat kotitalouksille oman omaisuuden nykyistä paremman hyödyntämisen ja jakamisen. Kotitalouksien omistuksessa olevien veneiden käyttöastetta olisi mahdollisuus kohottaa merkittävästi, kun veneen vuokrauksesta tulisi nykyistä helpompaa. Sääntely mahdollistaisi veneilyharrastuksen yhä useammalle kotitaloudelle ja kilpailun lisääntyessä se laskisi todennäköisesti veneen vuokrauksen hintoja. Kotitalouksien näkökulmasta kaikki toimet, jotka vähentävät tarvetta oman veneen hankkimiselle, merkitsevät mahdollisuuksia säästöihin.

Uusi päällikkyyssääntely ja vuokravenesääntelyn purku voisi nostaa veneiden vakuutusmaksuja.

Sanktiojärjestelmää koskevien muutosten vaikutukset kotitalouksiin

Uusi liikennevirhemaksujärjestelmä keventäisi sanktioon tyytymättömän henkilön hallinnollista taakkaa, kun suullinen tuomioistuinkäsittely korvautuisi hallintomenettelyllä.

Vaikutukset yrityksiin

Vuokraustoimintaa koskevien muutosten vaikutukset yrityksiin

Vuokravenetoimintaa koskeva sääntely on yritysten kannalta kankeaa ja raskasta. Tämänhetkiset vuokravenneiden katsastus- ja varustevaatimukset nähdään liian raskaina ja kalliina veneen satunnaisesta vuokraamisesta saatuihin hyötyihin nähden. Nykyisten katsastusvaatimusten poistuessa vuokravenetoiminnan aloittamiseen tarvittava alkupääoma laskisi merkittävästi. On odotettavissa, että vuokravenetoiminnan helpottuessa vuokravenetoiminta kasvaisi ja palvelutarjonta parantuisi sekä laajentuisi alueellisesti. Sääntelyn purkaminen avaisi myös monia uusia mahdollisuuksia digitaalisten vuokravenepalveluiden kehittäjille.

Uusien palveluiden syntyminen riippuisi toimijoiden valmiudesta ja halusta tarttua lainsäädännön avaamiin mahdollisuuksiin. Uusien palvelujen vaikutukset eivät ilmenisi välittömästi, eikä ole mahdollista tarkasti arvioida, missä vaiheessa niistä seuraavat positiiviset vaikutukset alkaisivat näkyä käytännössä. Muutoksen vaikutuksia tulisi arvioida pitkällä tähtäimellä ja verrata niitä ennen kaikkea nykyiseen kehityssuuntaan.

Sääntelyn purku ja liiketoiminnan helpottaminen voisivat toisaalta myös kiristää vuokravenemarkkinoilla tällä hetkellä toimivaa kilpailua. Vuokravenesääntelyn purku voisi vaikuttaa myös kauppamerenkulkua harjoittavien yritysten toimintaan. Kotimaanliikenteen matkustajalusten turvallisuusvaatimukset ovat viime vuosina tiukentuneet, mistä on aiheutunut suuria kuluja alan yrityksille. Vuokravenneiden turvallisuusvaatimusten kevennys saattaisi vaikeuttaa matkustajalusten asemaa. Vuokravenellä voi kuitenkin kuljettaa edelleen vain 12 matkusta-

jaa. Ehdotettuun lakiin sisältyy myös ehdotus siitä, että vuokraveneen pääasiallinen ammattimainen käyttö rinnastettaisiin kauppamerenkulkuun, mikä voisi tasapainottaa jonkin verran kilpailua matkustaja-aluksiin nähden.

Ehdotettu laki voisi myös vaikuttaa veneitä ja niiden tarvikkeita maahantuovien ja myyvien yritysten talouteen sekä veneiden huoltoa ja korjaamista harjoittaviin yrityksiin. Vuokrauksen yleistymisen voi jonkin verran heikentää näiden yritysten taloutta, mutta toisaalta parantaa sitä, kun otetaan huomioon lakiehdotuksen varustevaatimukset ja uudet vaatimukset päällikön vastuusta muun muassa veneen kunnan ja varusteiden käytön suhteen. Tavallisten veneiden katsastus on tähänkin mennessä ollut vapaaehtoista ja sitä ovat tehneet muun muassa vapaaehtoisjärjestöt, kuten veneilyseurat. Voidaan arvioida, että vapaaehtoinen katsastustoiminta lisääntyisi.

Matkailualan kannalta vuokravenetoiminnan kehittyminen ja palveluiden saamisen helpottuminen voisi merkitä matkailun lisääntymistä saaristoissa ja järviolueilla.

Sääntelyn yhteen kokoamisen vaikutukset yrityksiin

Kauppamerenkulussa aluksilla toimii koulutettu henkilökunta, joka tuntee hyvin sääntelyn. Ehdotetun lain yhteen kootut liikennesäännöt edesauttavat muiden vesillä liikkujien ymmärrystä vesillä liikkumisesta, mikä voi helpottaa kauppamerenkulun sujuvuutta veneilijöihin nähden. Kauppamerenkulkua harjoittavien yritysten toimintaa helpottanee myös se, että ehdotetulla sääntelyllä kansalliset liikennesäännöt kanavilla ja avattavilla silloilla liikkumisesta koottaisiin samaan yhteyteen, ajanmukaistettaisiin ja turhia sääntöjä karsittaisiin.

Ehdotetun lain liikennesääntöjen yhteen kokoaminen, uusi päällikkösääntely, veneenvuokraustoiminnan helpottaminen ja sanktiojärjestelmän uusiminen saattaisivat myös parantaa veneilyalan koulutusta harjoittavien yritysten taloudellista asemaa uusien veneilijöiden lisääntyessä.

Euroopan kestävän teollisuuspolitiikan yhteenliittymän (ECSIP) teettämän raportin mukaan Suomessa on suhteellisen paljon venesatamia muihin Euroopan maihin verrattuna (Study on the competitiveness of the recreational boating sector, 2015).

Vaikutukset julkiseen talouteen ja kansantalouteen

Vuokraustoimintaa koskevien muutosten vaikutukset julkiseen talouteen

Veneilyllä on edellä mainittujen vaikutusten lisäksi epäsuoria taloudellisia vaikutuksia. Näitä ovat muun muassa matkailun ja sen oheistapahtumien tuoma taloudellinen toimeliaisuus ja veneilyyn epäsuorasti liittyvien toimintojen verot ja maksut. Veneenvuokrauksen ja muun edellä mainitun yritystoiminnan lisääntyminen voisi luoda uutta työllisyyttä ja tuoda verotuloja valtiolle. Liikenteen turvallisuusviraston veneilytutkimuksen mukaan veneilyn merkittäviä suoria julkistaloudellisia tuloja syntyy veneilykulutuksen arvonlisäveroista, valmisteveroista sekä muista mahdollisista maksuista. Epäsuoria tuloja syntyy venealan työllistämien henkilöiden palkkaverotuksesta sekä veneilyyn liittyvien liitännäispalveluiden veroista. Tutkimuksessa arvioitiin, että yhteiskunta sai veneilystä suoria ja epäsuoria verotuloja ja maksuja vuonna 2015 noin 176 miljoonaa euroa. Vastaavasti yhteiskunta rakentaa ja ylläpitää osaa veneilyn vaatimista infrastruktuurista.

Ehdotettu laki voisi osaltaan synnyttää uutta liiketoimintaa ja uusia matkailupalveluita saaristoon ja auttaa siten säilyttämään saariston elinvoimaisena.

3.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Pääministeri Juha Sipilän hallituksen hallitusohjelmassa esitetään, että Suomen yhtenä heikkoutena ovat jäykät rakenteet, byrokratia, ylisääntely, normitus ja työmarkkinoiden jäykkyydet, jotka heikentävät Suomen ketteryyttä ja kilpailukykyä. Ehdotettu lainsäädäntö sisältää erilaisia norminpurkuun liittyviä toimia, toimintojen keskittämistä ja säännösten sujuvoittamista. Ehdotetun lainsäädännön myötä viranomaisten toiminta selkeytyisi ja toimintojen päällekkäisyydet vähenisivät.

Sääntelyn yhteen kokoamisen vaikutukset viranomaisten toimintaan ja tehtäviin

Nykyisessä laissa alueellisten ja vesikulkuneuvotyyppiä koskevien kieltojen ja rajoitusten määräämiset ovat aiheuttaneet koordinoitavuutta päätösviranomaisten, kuten Liikenneviraston, Liikenteen turvallisuusviraston ja toimivaltaisten ELY-keskusten välillä. Yksi rajoitushakemus on voinut edellyttää kahden eri päätöksen tekemistä, yhden koskien kulkuväylää ja toisen koskien kulkuväylän ulkopuolista vesialuetta. Tällöin myös kuulemismenettely on pitänyt toteuttaa kahden eri viranomaisen toimesta. Päätökset ovat olleet usean viranomaisen hallinnassa eikä yhtenäistä päätösrekisteriä ole. Ehdotetulla muutoksella pyritään helpottamaan päätösten tekoa alueellisten ja vesikulkuneuvo-tyyppiä koskevien kieltojen ja rajoitusten osalta keskittämällä toimivalta uudelle Liikenne- ja viestintävirastolle. Alueellisia ja vesikulkuneuvotyyppiä koskevia kieltoja ja rajoituksia koskevan toimivallan keskittäminen yhdelle viranomaiselle parantaisi tietojen yhteen kokoamista, yhtenäistäisi päätösmenettelyä ja helpottaisi valvontaa. Tarkoituksena on, että ympäristönäkökulma jäisi nykyisen lainsäädännön mukaisesti toimivaltaisille ELY-keskuksille, jolloin Liikenne- ja viestintävirasto aina kuulisi niitä ennen päätöksentekoa.

Kulkuväyliä koskevia alueellisia kielto- ja rajoituspäätöksiä on tehty vuosittain noin 5-10 kappaletta. Alueellisia kulkuväylien ulkopuolisia kielto- ja rajoituspäätöksiä on tehty vuosittain noin 6 kappaletta. Ehdotus päätösten keskittämisestä Liikenne- ja viestintävirastolle ei edellytä henkilöresurssien siirtämistä ELY-keskuksilta eikä lisähenkilöstön rekrytointitarvetta. Päätösten keskittäminen tehostaa toimintaa ja yhtenäistää päätösmenettelyä. Koska rinnakkaisia päätöksiä ei enää tarvittaisi, päätösten määrä siltä osin alenisi ja siten myös hallinnolliset kustannukset alenisivat ja lisäksi muun muassa kaksinkertaisilta lehti-ilmoituskuluilta välttyttäisiin (nämä ovat olleet noin 3000 euroa/päätös).

Nykyisessä lainsäädännössä eri viranomaisilla on vesiliikennettä koskevia valvontatehtäviä. Tällä hetkellä vesiliikennettä koskevia valvontatehtäviä on Liikenteen turvallisuusviraston, Liikenneviraston ja toimivaltaisten ELY-keskusten lisäksi myös Tullilla, poliisilla ja Rajavartiolaitoksella. Voimassa oleva sääntely ei kuitenkaan ole viranomaisten vastuiden osalta selkeä.

Vuokraveneisiin liittyvä viranomaistoiminta vähenisi. Pakollisista katsastuksista luopuminen ja pätevyysvaatimusten kohdistaminen vain pääasialliseen, ammattimaiseen toimintaan keventäisi Liikenne- ja viestintäviraston hallinnollista taakkaa. Samalla vapaaehtoisjärjestöjen katsastustoiminta voisi lisääntyä.

Sanktiojärjestelmää koskevien muutosten vaikutukset viranomaisten toimintaan ja tehtäviin

Uudistuksen yhteydessä toteutettaisiin myös pääpiirteissään samanlainen liikennevirhemaksujärjestelmä kuin tieliikenteessä on esitetty otettavan käyttöön. Liikennevirhemaksu olisi luonteeltaan sekä hallinnollinen sanktio että rangaistus, mutta sääntelyssä olisi otettu huomioon sekä perustuslakivaliokunnan (PeVL 9/2018 vp) että lakivaliokunnan (LaVL 9/2018 vp) lausunnoissa esitetyt huomiot tieliikennelakia koskevaan hallituksen esitykseen (HE 180/2017 vp). Hallinnollinen seuraamusjärjestelmä merkitsisi sitä, että vesiliikenteen vähäiset rikkomukset

siirrettäisiin pois rikosoikeudellisesta järjestelmästä, mikä muuttaisi jonkin verran tekojen moitittavuuden astetta ja osittain myös niiden luonnetta.

Seuraamusjärjestelmällä on vaikutusta sekä vesillä liikkujien että viranomaisten toimintaan. Seuraamusjärjestelmän tyyppin valinnalla on merkittävä vaikutus seuraamusjärjestelmän tavoitteiden saavuttamiseen. Se vaikuttaa keskeisesti viranomaisresurssien käyttöön, minkä takia järjestelmällä on myös merkittäviä taloudellisia vaikutuksia. Järjestelmän vaikutukset käyttäjiin ja heidän oikeusturvaansa ovat etusijalla järjestelmää arvioitaessa.

Hallintomenettely ja hallintokäytäntö ovat lähtökohtaisesti rikosoikeudellista menettelyä yksinkertaisempia, koska ne ovat pääosin kirjallista menettelyä. Rikoksen ohessa selvitetään asianosaisten yksityisoikeudelliset vaatimukset mutta hallintoasioissa näin ei tehdä. Rikoksiin sovelletaan esitutkintapakkoa, mutta hallinnollisten tekojen ollessa kyseessä tällaista pakkoa ei olisi. Viranomaisena olisi kuitenkin velvollinen selvittämään rikkomuksen tekijän eikä liikennevirhemaksua voitaisi määrätä vesikulkuneuvoa pysäyttämättä. Muutoksella olisi vaikutusta viranomaisiin käytettäviin resursseihin ja se mahdollistaisi viranomaisissa henkilöstöresurssien uudelleen kohdentamista. Muutos helpottaisi automaattisen kameravalvonnan käyttöönottoa jatkossa myös vesiliikenteessä.

Rikosoikeudellisen rangaistusjärjestelmän muutokset eivät tulisi vaikuttamaan ratkaisevalla tavalla poliisin toimintaan. Poliisi käsittelee nykyisin valtavan määrän rikoksia joko esitutkinnassa tai sakon ja rikesakon määräämisestä annetun lain (754/2010) mukaisessa sakkomenettelyssä. Vesiliikennettä koskevat rikkomukset ovat sakkomenettelyssä kuuluneet poliisin määräysvallan piiriin, ja poliisi on voinut antaa niistä rikoksenteikijälle joko rikesakkomääräyksen tai sakkomääräyksen.

Liikennevirhemaksujärjestelmä ja rikesakkojärjestelmästä luopuminen edellyttäisi muutoksia valvovien viranomaisten tietojärjestelmiin. Rikosoikeudellisen rangaistusjärjestelmän muutokset olisi huomioitava poliisin esitutkinnan tietojärjestelmissä. Ehdotetussa lainsäädännössä ei ehdoteta mitään sellaista poikkeavaa muutosta rikosoikeudelliseen rangaistusjärjestelmään, joka edellyttäisi suuria muutoksia poliisin esitutkinnan tietojärjestelmien käyttölogiikkaan. Poliisin tietojärjestelmiin tehtävät muutokset olisivat kertaluontoisia. Muutoksien kustannusarvio olisi poliisin arvion mukaan 150 000–200 000 euroa.

Uusien rikosnimikkeiden ja niitä koskevien teontarkenteiden luominen kuuluu tietojärjestelmien ylläpitotehtäviin. On arvioitu, että rikosnimikkeiden ja teontarkenteiden luominen poliisissa veisi kertaluontoisesti aikaa kaksi työpäivää ja siihen sitoutuisi vähintään kolme henkilöä. Kertaluontoiseksi kustannusarvioksi muodostuisi 3000 euroa.

Poliisin osalta seuraamusjärjestelmän suurin muutos tulisi koskemaan liikennevirhemaksun laajentamista myös vesiliikenteen rikkomuksiin. Poliisihallitus on arvioinut, että uudistus olisi poliisin näkökulmasta kokonaisuutena tarkastellen poikkeuksellisen hyvä. Poliisi on tällä hetkellä tekemässä esiselvitystä liikennevirhemaksumenettelyn prosesseista ja alustavista tietojärjestelmävaatimuksista liittyen tieliikennelain kokonaisuudistukseen. Yhtenä vaihtoehtona on luoda kokonaan uusi asiankäsittelyjärjestelmä hallintomenettelyssä käsiteltäviä asioita varten. Tähän liittyviä kustannuksia on arvioitu kattavasti tieliikennelakia koskevassa hallituksen esityksessä (HE 180/2017 vp). Poliisihallitus on arvioinut liikennevirhemaksun käsittelyjärjestelmän kustannusten olevan 3-4 miljoonaa euroa. Kustannusarvio ei pidä sisällään tietojärjestelmän hallinnointiin ja ylläpitoon kuuluvia menoja.

Ehdotetun lain kokonaisuudistuksessa on ehdotettu rakenteeltaan ja menettelyltään tieliikennelain kokonaisuudistuksen kanssa monelta osin saman tyyppistä liikennevirhemaksumenettelyä.

Ideaalitilanteessa kaikki hallinnolliseen rankaisemiseen liittyvät seuraamukset tulisi pystyä käsittelemään yhdellä ja samalla tietojärjestelmällä. Kokonaistehokkuuden ja käytännöllisyyden kannalta yksi yhteinen tietojärjestelmä näiden sanktioiden käsittelyyn on paras mahdollinen vaihtoehto.

Tieliikenteessä virhemaksun määräisi poliisi, mutta vesiliikenteessä sen voisi määrätä myös Rajavartiolaitos tai Tulli. Uudistus tehtäisiin samassa aikataulussa kuin tieliikenteessä, mikä vähentäisi tämän lain aiheuttamia erityiskustannuksia. Uudistus edellyttää, että poliisin, Rajavartiolaitoksen ja Tullin tietojärjestelmät ovat yhteentoimivia. Käytännössä näin on rikesakkojärjestelmän osalta ollutkin. Tietojärjestelmien nykyisen yhteentoimivuuden vuoksi poliisi vastaa myös uuden tietojärjestelmän rakentamisesta. Tämän vuoksi yhteensovittamisen ei ole arvioitu aiheuttavan lisäkustannuksia erikseen Rajavartiolaitokselle tai Tullille. Poliisihallituksen mukaan vesiliikennelain kokonaisuudistus voisi tulla aikaisintaan voimaan silloin, kun viranomaiset ovat valmiita lain soveltamiseen. Poliisihallituksen arvio toteutusaikataulusta on tällä hetkellä käynnissä olevan esiselvityksen pohjalta vähintään kolme vuotta määrittely-, kehittämis- ja toteuttamistyötä.

Sakkomenettelyn osalta on huomioitava, että sakkoja pitäisi voida kirjoittaa viime kädessä paperilla. Sakkomenettelyssä poliisilla, Tullilla ja Rajavartiolaitoksella on käytössään yksi yhteinen sakkolomake. Toistaiseksi mobiilityövälineet eivät koske kaikkia viranomaisten toimijoita, vaan esimerkiksi juuri vesiliikenteen valvojat joutua käyttämään perinteisempiä työtapoja vielä useiden vuosien ajan. Paperista prosessia varten tarvittaisiin paperilomakkeet liikennevirhemaksujen ja sakkojen antamiseen, ja näiden lomakkeiden tiedot syötettäisiin myöhemmin tietojärjestelmään. Sakkomenettelyn osalta paperinen prosessi perustuisi nyt käytössä olevaan prosessiin.

Paperilomakkeiden osalta on vesiliikenteessä huomioitava mahdollinen vedenpitävyys, jolla voi olla vaikutusta valittavaan materiaaliin ja siten myös kustannuksiin. Paperilomakkeiden kustannusvaikutus on vähäinen, koska nykyisellään paperilomakkeita käytetään vähän. Tämä ei kuitenkaan tarkoita, että paperilomakkeiden käyttö loppuisi kokonaan, koska viranomaisilla on aina oltava mahdollisuus pystyä toimimaan, jos tietojärjestelmät eivät syystä tai toisesta toimi.

Vesiliikennelain kokonaisuudistuksen seuraamusjärjestelmä edellyttäisi rangaistuskäytännön selvittämistä, yhtenäistämistä sekä yksinkertaisten soveltamisohjeiden luomista. Sakkomenettelyssä on tätä varten niin sanottu sakkokäsikirja, jossa on selitetty rikkomukset, niiden tekotavat ja normaaliseuraamuskäytäntö. Sakkokäsikirja koskee myös vesiliikenteeseen liittyviä rikoksia ja rikkomuksia. Soveltamisohjeet tehdään käytännössä virkatyönä Poliisihallituksessa. Tätä varten on myös poikkihallinnollinen sakkokäsikirjatyöryhmä, jonka tehtäviin kuuluu muun muassa hallinnollisten rikkomusten soveltamisohjeiden laatiminen. Ohjeistukseen käytettävän työn määrää on vaikea arvioida, koska se koostuu yksittäisten virkamiesten tekemästä työstä sekä työryhmätyöskentelystä. Varovaisesti arvioituna tästä aiheutuvat kulut olisivat noin 10 000 euroa.

Päällikkösääntelyä koskevien muutosten vaikutukset viranomaisten toimintaan ja tehtäviin

Uudistuksen päällikkysääntelyllä helpotettaisiin vesiliikennettä valvovien viranomaisten eli poliisin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen sekä Liikenne- ja viestintäviraston toimintaa. Valvovan viranomaisen edustajan olisi uudistuksen myötä vesillä toimiessaan helpompi kohdistaa mahdolliset huomautukset ja sanktiot oikein eli henkilöön, joka tosiasiallisesti on vastannut vesikulkuneuvon kulusta ja turvallisuudesta. Näin voidaan nykyistä helpommin myös puuttua vaaralliseen liikkumiseen, kuten laivaväylälle eksymiseen tai puutteellisella varustuksella varustetun vesikulkuneuvon liikkumiseen.

Lain kokonaisuudistus ja erityisesti sen uusi liikennevirhemaksujärjestelmä edellyttäisi myös valvonnasta vastaavien viranomaisten eli poliisin, Rajavartiolaitoksen ja Tullin henkilöstön sekä hallintotuomioistuimen henkilöstön koulutusta, joka koskisi uusia säännöksiä. Koulutus koskisi sitä poliisin henkilöstöä, jonka tehtäviin kuuluu valvonta- ja hälytystehtävien suorittaminen, ja koulutukseen olisi varattava yksi työpäivä. Poliisin osalta kustannusvaikutus olisi maksimissaan noin 850 000 euroa. Osa koulutukseen kuuluvista asioista tulee kuitenkin koulutettavaksi tieliikennelain kokonaisuudistuksen yhteydessä, joka koskisi koko poliisin henkilöstöä Rajavartiolaitoksen ja Tullin osalta on arvioitu, että uutta vesiliikennelakia ja sitä koskevaa liikennevirhemaksujärjestelmää koskeva koulutus järjestettäisiin yhteistyössä poliisin kanssa, joten sillä ei olisi niille erityisiä kustannusvaikutuksia. Oikeuslaitokselle ei oikeusministeriön arvion mukaan myöskään tulisi mitään lisäkustannuksia koulutuksen osalta esitetyn lain johdosta.

Esitetty muutos ei aiheuttaisi oikeuslaitokselle muutenkaan erityisiä kustannuksia. Valvontaviranomaisten tietojen mukaan vesiliikenne rikkomuksia havaittiin vuonna 2017 yhteensä 1032, joista 586 oli poliisin havaitsemia, 45 Tullin ja 401 Rajavartiolaitoksen havaitsemia rikkomuksia.

Vesiliikenne rikkomuksista määrätään nykyään tuomioistuimen ulkopuolisessa sakkomenettelyssä vuosittain noin 800-1000 rikesakkoa. Jos rikesakon määräämiseen ei anneta suostumusta, asia siirtyy nykyään normaaliin rikosprosessiin.

Rikesakkojen korvautumisella liikennevirhemaksuilla ei olisi erityistä merkitystä hallinto-oikeuksien kustannusten kannalta. Jos muutoksenhaku olisi yhtä harvinaista kuin rikesakkojen vastustaminen on viime vuosina ollut (0,2 prosenttia), tulisi muutosvaatimuksia hallinto-oikeuksiin vuosittain keskimäärin vain kaksi kappaletta. Toisaalta sama määrä muutosten käsittelytapauksia poistuisi yleisistä tuomioistuimista. Lisäksi on huomattava että — toisin kuin rikesakossa — liikennevirhemaksun määräämiseen liittyisi oikaisuvaatimusmenettely, joka edelleen vähentäisi tuomioistuimiin tulevien asioiden määrää.

Kun esitetty vesiliikenne rikos vastaa pääosin niitä vesiliikenne rikkomuksia, joista nykyisin määrätään päiväsakkoja, ei tällöin muutos aiheuttaisi taloudellisia vaikutuksia oikeuslaitokselle.

3.3 Vaikutukset turvallisuuteen

Vesiliikennelain yhtenä tehtävänä on ohjata ihmisten käyttäytymistä vesillä. Ehdotettu vesiliikenteen sääntöjen yhteen kokoaminen ja selkeyttäminen tekisivät kansalaiset tietoisemmiksi siitä, mitä sääntöjä vesillä liikkussa tulee noudattaa. Uudistettavalla lainsäädännöllä pyritään vaikuttamaan vesiliikenteen turvallisuustilanteen paranemiseen. Sen arvioiminen, kuinka paljon uusi lainsäädäntö vaikuttaa vesiliikenteen turvallisuuteen, on kuitenkin vaikeaa.

Vesiliikenteen turvallisuutta voisi lisätä muun muassa se, että vesikulkuneuvoa ja sen varusteita koskevia säännöksiä täsmennettäisiin jonkin verran. Myös ehdotettu päällikkösääntely saattaisi lisätä varusteiden käyttöä. Vesikulkuneuvon päälliköllä olisi yleinen vastuu matkustajistaan. Päällikkönä pidettäisiin kuljettajaa, käyttäjää tai muuta henkilöä, joka tosiasiallisesti ohjailisi tai hallitsisi vesikulkuneuvoa. Jos päällikkyydestä olisi epäselvyyttä, olisi päällikön vastuu viime sijassa vesikulkuneuvon omistajalla tai haltijalla. Vesikulkuneuvon päällikkö vastaisi muun muassa siitä, että vesikulkuneuvo on aiottuun matkaan nähden turvallinen, siinä on laissa mainitut tai sen nojalla säädetyt varusteet ja matkustavia henkilöitä on ohjeistettu ja että matkustajilla on kelluntavälineet puettuina olosuhteiden niin edellyttäessä.

Liikenteen turvallisuusviraston kokoaman vesiliikenteen onnettomuustilaston mukaan vuonna 2017 tapahtui yli 1900 viranomaisten tietoon tullutta vesiliikenneonnettomuutta, ja näistä yli 1800 tapahtui huviveneille. Liikenteen turvallisuusviraston tilastojen mukaan vuosi 2017 oli veneilijöille tilastoidun historian turvallisin. Vesiliikenteessä menehtyi 36 henkilöä, joista 34 kuoli huviveneilyssä ja kaksi kauppamerenkulussa, mikä on reilusti keskivertovuotta vähemmän. Vuonna 2016 veneilyonnettomuuksissa menehtyneitä oli 48.

Yleisin onnettomuustyyppi kaikissa onnettomuuksissa on aluksen vaurioituminen ja kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa kaatuminen tai kallistuma. Onnettomuudet johtuvat usein teknisestä viasta ohjauslaitteissa tai kuljetuskoneistossa tai toimintavirheestä. Purjevereiden yleisiä onnettomuustyyppisiä ovat veneen vaurioituminen ja karilleajo. Vesiskoottereiden tyypillinen onnettomuustyyppi on aluksien yhteentörmäys.

Tilastotiedot onnettomuuksien vuosittaisista määristä sisältävät vain osan vesiliikenteen onnettomuuksista ja kattavat ainoastaan ne, jotka ovat tulleet viranomaisten tietoon. Sellaisia onnettomuuksia, joita ei viranomaisten tietoon tule, arvioidaan tapahtuvan vuosittain moninkertainen määrä. Onnettomuuksia voidaan välttää erityisesti kiinnittämällä veneilijöiden huomiota turvallisuusasetuksiin ja inhimillisten tekijöiden huomioimiseen.

Tilastojen perusteella vuokraveneilyssä sattuu vain vähän onnettomuuksia. Ajanjaksona 2012–2015 vuokraveneille sattui neljä onnettomuutta, joista yksikään ei liittynyt veneen teknisiin ongelmiin. Sen sijaan onnettomuudet ovat liittyneet enemmän veneen käyttöön. On esimerkiksi ajettu olosuhteisiin nähden liian kovaa ja vuokraveneessä ollut asiakas on tästä syystä loukkaantunut. Toisaalta on huomattava, että onnettomuudet eivät välttämättä tilastoidu vuokraveneonnettomuuksina vaan normaaleina huviveneonnettomuuksina. Tämä johtuu siitä, että tilastoissa ei erotella vuokraveneitä ja huviveneitä erillisinä venetyypeinä.

Katsastusvaatimuksen poistaminen kasvattaisi veneen omistajan tai rekisteriin merkityn haltijan roolia veneen turvallisuuden osalta. Ehdotettu lainsäädäntö voisi kuitenkin kehittää vapaaehtoista katsastus- ja koulutustoimintaa. Liikenteen turvallisuusviraston julkaisussa 22/2016 pohditaan, että vapaaehtoisen katsastus- ja koulutustoiminnan edistämiseksi vuokravenetoimijat voisivat luoda oman sertifiointijärjestelmän, jonka käyttö huomioitaisiin vakuutusmaksuissa ja jolla olisi oma tunnettavuusarvonsa.

On arvioitu, ettei katsastusvaatimuksen poistamisella ja lupakirjamenettelyn keventämisellä olisi suurta vaikutusta vuokraveneiden turvallisuuteen, kun otetaan huomioon esitetyn lain muut ehdotukset. Näitä ovat erityisesti kaikkia huviveneitä koskeva päällikkösääntely, liikennesääntöjen ja sanktioiden selkeyttäminen sekä se, että esitetty laki sisältää mahdollisuuden antaa tarkempia määräyksiä vesikulkuneuvon ja vuokraveneen laitteista ja varusteista. Katsastusvaatimusten poistuessa veneiden vaatimustason ei siten arvioida laskevan.

On myös mahdollista, että ehdotettu lainsäädäntö parantaisi vuokravenetoiminnan turvallisuutta digitaalisista palvelukonsepteista tutun asiakaspalvelukäytännön kautta. Vuokravenetoiminnan valvonta voisi tulevaisuudessa osittain perustua käytäntöön, jossa asiakas antaa avointa palautetta vuokravenetoiminnan turvallisuudesta.

3.4 Ympäristövaikutukset

Vuokraustoimintaa koskevien muutosten vaikutukset ympäristöön

On mahdollista, että venevuokraustoiminnan helpottuessa kuluttajat eivät kokisi yhtä tarpeelliseksi omistaa omaa venettä, mikä voisi kasvattaa yksittäisten veneiden käyttöastetta ja vähentää käytössä olevien veneiden lukumäärää. Tämän on arveltu lisäävän ympäristön päästöjä. Vaasan yliopiston toteuttamassa kyselytutkimuksessa ”Open Wave - tutkimus avoimen innovoinnin mahdollisuuksista venealalla: Open Wave -projektin tutkimusraportti” (2013) todetaan kuitenkin, että vuokraamisen vahvistuessa merkittävästi suhteessa veneen omistamiseen käytäisi osa veneilijöistä todennäköisesti keskimäärin uudenaikaisempaa, ja sitä kautta myös ympäristöystävällisempää kalustoa. Paremman kaluston käyttöönottoa tukevat myös esitetyn lain veneen vuokraajaa ja päällikköä koskevat säännökset, joissa korostetaan vastuuta veneen kunosta ja turvallisuudesta aiotulla matkalla.

Ympäristön kannalta ongelmallista voisi olla myös veneilijöiden piittaamattomuus ympäristöstä, mihin viranomaisen tai veneen vuokraajan on vaikea puuttua. Ehdotettu laki sisältää kuitenkin yhä myös mahdollisuuden esimerkiksi kieltää tietyn vesikulkuneuvon käytön ympäristösyistä ja vesikulkuneuvotyyppejä koskevia kielloja ja rajoituksia ja alueellisia kielloja ja rajoituksia koskevat säännökset. Toisaalta voidaan myös olettaa, että veneilyharrastuksen helpottuessa ihmisten ympäristötuntemus voisi kehittyä.

3.5 Yhteiskunnalliset vaikutukset

Vaikutukset työllisyyteen

Vuokraustoimintaa koskevien muutosten vaikutukset työllisyyteen

Ehdotetun lain kokonaisuudistuksen vaikutuksia työllisyyteen voidaan arvioida sen pohjalta, mitä edellä on esitetty vaikutuksista yrityksiin ja viranomaistoimintaan. Esimerkiksi sääntelyn keventämisen aiheuttamia keskeisimpiä muutoksia olisi se, että kynnyks veneitä vuokraavien yritysten yritystoiminnan aloittamiseen madaltuisi. Ehdotettu vesiliikennelaki mahdollistaisi veneiden helpomman välityspalvelun ja digitaalisten palvelukonseptien kehittämisen.

Vaikutukset tietoyhteiskuntaan

Liikenne- ja viestintäministeriön julkaiseman tiekartan (Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 10/2017) mukaan Suomen tavoitteena on olla digitaalisen merenkulun johtava maa, jossa datalla luodaan kilpailuetua ja uusia liiketoimintakonsepteja merenkulun tarpeisiin. Tiekartassa todetaan, että Suomeen rakennetaan elinkeinoelämän vetämää liiketoimintaekosysteemiä automaattilaivoille ja -merenkululle. Tavoitteena on luoda vuoteen 2025 mennessä maailman ensimmäinen miehittämättömän merenkulun tuotteet ja palvelut kehittävä ekosysteemi.

Päällikkösääntelyä koskevien muutosten vaikutukset tietoyhteiskuntaan

Ehdotettu huviveneiden päällikkösääntely helpottaisi sitä, ettei päällikön tarvitsisi välttämättä aina olla itse vesikulkuneuvossa, toisin kuin merilaisa tarkoitetun päällikön, mikä voisi edistää veneiden automaation kehittymistä. Se, että vain päätoimiseen, ammattimaiseen vuokravenetoimintaan sovellettaisiin merilakia, mahdollistaisi automaattiveneiden käytön osittain myös ammattimaisessa liikenteessä. Vesiliikenteen automaatiokehitys on ollut viime vuosien aikana erittäin nopeaa. Suomen tavoitteena on olla tämän kehityksen kärjessä ja varmistaa automaatiokehitykselle paras mahdollinen sääntely- ja toimintaympäristö. Ehdotettu sääntely edesauttaisi veneiden automaation kehitystä ja edistäisi Suomen asemaa yhtenä digitaalisen merenkulun kärkimaana.

Vaikutukset yhdenvertaisuuteen

Liikenteen turvallisuusviraston veneilytutkimuksen mukaan yksittäisen veneen käyttö- ja ylläpitokustannukset ovat noin 935 euroa vuodessa. Lisäkustannuksia syntyy vakuutuksista ja veneiden hankintamenoista. Vuokravenetoiminnan lisääntyessä veneilyn aloittamiseen ei tarvita veneen ostamiseen tarvittavaa alkupääomaa. Veneen vuokraaminen vaatii pienempää sitoutumisastetta ja investointeja kuin veneen omistaminen. Ehdotetun lainsäädännön myötä myös niillä kuluttajilla, jotka eivät halua tai joilla ei ole varaa omistaa venettä, on matalampi kynnyksaloittaa veneilyharrastus. Vaasan yliopiston toteuttamassa kyselytutkimuksessa ”Open Wave - tutkimus avoimen innovoinnin mahdollisuuksista venealalla: Open Wave - projektin tutkimusraportti” (2013) todetaan, että mahdollisuus veneen kokeiluun nähdään oleellisena ”porttina” veneilyharrastuksen pariin.

Suomessa on muihin maihin nähden paljon veneitä. ECSIP:n raportin mukaan etenkin Pohjoismaissa (Suomi, Ruotsi ja Norja) on paljon omistusveneitä suhteessa muihin Euroopan maihin. Liikenteen turvallisuusviraston veneilytutkimuksen mukaan Suomessa oli vuonna 2016 arviolta noin 1,1 miljoonaa vesikulkuneuvoa, joista moottoroituja oli 554 00 ja moottoroimattomia 603 500. Arvion mukaan vesikulkuneuvojen määrä on kasvanut 12 vuodessa 57 prosenttia. Kasvua on tapahtunut etenkin moottoroimattomien veneiden määrässä. Vesikulkuneuvojen tarkkaa määrää on vaikea sanoa, sillä pienimpiä veneitä ei tarvitse rekisteröidä.

Veneilytutkimukset ovat tähän asti olleet kyselytutkimuksia eikä niissä ole selvitetty tarkemmin veneilijöiden sukupuolijakaumaa. Liikenteen turvallisuusvirasto käytti veneilytutkimuksessaan sekä puhelinhaastatteluja että internetkyselyä. Puhelinhaastatteluun vastasi yhteensä 2212 henkilöä, jolla on vene käytössä. Vastanneista 1125 oli miehiä ja 175 naisia. Puhelinhaastatteluista vastanneista suurin osa oli iältään 45-74 vuotta. Internetkyselyssä ei kysytty vastaajan sukupuolta. Kyselyyn vastanneista suurin osa oli iältään 35-64 vuotta. Voidaan olettaa, että uudistuksella olisi siten jonkin verran enemmän vaikutusta miesten kuin naisten kannalta.

4 Asian valmistelu ja lausunnot

Esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä yhteistyönä hallinnonalan viranomaisien kanssa. Valmistelussa on hyödynnetty arviomuistiota, joka oli laajalla lausuntokierroksella kesällä 2017.

Esitys on ollut laajalla lausuntokierroksella. Esityksestä antoi lausunnon kaikkiaan 58 tahoja. Ministeriöiden ja muiden valtion viranomaisten lausuntoja saatiin yhteensä 25 kappaletta. Kuntia edustavilta tahoilta saatiin kolme lausuntoa ja yksi lausunto saatiin yliopistolta. Yrityksiä edustavia tahoja lausunnonantajista oli yhdeksän ja ammattiliittoja yksi. Muut lausunnonantajat edustivat erilaisia veneilyn tai vesistöön liittyvän muun harrastustoiminnan kuten kalastuksen parissa toimivia yhdistyksiä ja meripelastukseen sekä luonnonsuojeluun liittyviä yhdistyksiä. Näitä lausuntoja saatiin yhteensä 16. Lisäksi saatiin lausunto liikenneoikeutta edustavalta yhdistykseltä ja kaksi lausuntoa yksityishenkilöiltä. Kaikki lausunnot ja lausuntoyhteenvedot ovat saatavissa säädöshankkeen hankeikkunassa (LVM040:00/2016).

Useat lausunnot olivat myönteisiä uudistukseen yleisesti sekä sen tavoitteisiin ja siinä esitettyihin keskeisiin ehdotuksiin. Näissä lausunnoissa korostettiin muun muassa sitä, että esitys oli omiaan selkeyttämään sääntelyä, helpottamaan valvontaa, edistämään jakamistaloutta ja automaation käyttöön ottoa sekä edistämään olosuhteita turvallisemmalle merenkululle ja veneilylle.

Lähes pelkästään myönteistä palautetta saatiin asiakokonaisuuksista, jotka koskivat sääntelyn yhteen kokoamista, viranomaistehtävien keskittämistä kielto- ja rajoitusasioissa sekä uuden väliaikaisen poikkeusmahdollisuuden aikaansaamista alueellisissa kielto- ja rajoitusasioissa.

Valtaosassa lausunnoista oli positiivisia myös päällikköä koskevasta uudesta sääntelystä, mutta joiltain osin tähän kokonaisuuteen esitettiin myös epäilyksiä. Päällikön vastuulla olevaa varustevaatimusten noudattamista pidettiin joissain lausunnoissa riittämättömänä. Joissain lausunnoissa taas pidettiin omistajan ja haltijan vastuuta päällikkönä kohtuuttomana, jos päällikkö ei käytännössä voisi vaikuttaa kulkuun. Myös omistajan rikosoikeudelliseen vastuuseen pyydettiin kiinnittämään huomiota. Muutamassa lausunnossa oli epäilyä etäohjauksen turvallisuusvaikutuksista. Joissain lausunnoissa haluttiin tekstiä selkeytettävän niin, että vesikulkuneuvon käyttöä voisi yhä harjoitella ilman lain yleistä pätevyysvaatimusta.

Suuri osa lausunnoista oli positiivisia vuokravenesääntelyn keventämiseen (mukaan lukien jakamistalouden edistämiseen), mutta usea lausunto sisälsi myös arvostelua keventämiseen ainakin joiltain osin. Muutamissa lausunnoissa epäiltiin rajanvedon päätoimisuuteen olevan hankalaa. Suhdetta merilakiin pidettiin käytännön valvonnan kannalta vaikeana, jos kaikki vuokravenetoiminta ei olisikaan enää kauppamerenkulkua vaan siihen sovellettaisiin lievempiä vesiliikennelain päällikkövaatimuksia. Pätevyysvaatimusten ja/tai katsastusvaatimusten helpotuksia pidettiin joissain lausunnoissa turvallisuusriskinä. Joissain lausunnoissa taas arveltiin esityksen tuottavan hankaluuksia omaan toimintaan. Näissä lausunnoissa haluttiin toisaalta kuitenkin helpotuksia omaan koulutus- ja opetustoimintaan sekä kalastusoppaiden toimintaan.

Vain muutamassa lausunnossa oli kiinnitetty huomioita uuteen liikennevirhemaksujärjestelmään. Näissä järjestelmää joko yleisesti kannatettiin tai epäiltiin sen sopivuutta ylipäättään vesiliikenteeseen. Muutama lausunto sisälsi yksityiskohtaisia huomioita joihinkin sanktioihin.

Esitystä on täsmennetty lausuntojen johdosta erityisesti vuokravenesääntelyn osalta.

5 Muita esitykseen vaikuttavia seikkoja

5.1 Esityksen suhde Ahvenanmaan itsehallintoon

Lain soveltaminen Ahvenanmaan maakunnassa määräytyy Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991, jäljempänä itsehallintolaki) perusteella. Valtakunnan lakia sovelletaan myös maakunnassa, jos laissa säädetään asioista, jotka itsehallintolain mukaan kuuluvat valtakunnan lainsäädäntövaltan piiriin. Vastaavasti valtakunnan lakia ei sovelleta maakunnassa, jos lainsäädäntövalta lailla säänneltävissä asiaryhmissä kuuluu maakunnalle.

Itsehallintolain 18 §:n 21 kohdan mukaan veneliikennettä ja paikallisen meriliikenteen väyliä koskevat asiat kuuluvat maakunnan lainsäädäntövaltaan. Kauppamerenkulun ja kauppamerenkulun väylien sääntely kuuluu itsehallintolain 27 §:n 13 kohdan mukaan valtakunnan lainsäädäntövaltaan. Itsehallintolain 27 §:n 4 kohdan mukaan valtakunnan lainsäädäntövaltaan kuuluvat myös suhteet ulkovaltoihin – ottaen huomioon 9 luvun (Kansainväliset velvoitteet) 9 a luvun (Euroopan unionin asiat) säännökset – eli muun muassa kansainväliset sopimukset.

Valtakunnan lainsäädäntövaltaan kuuluu siten julkinen merioikeus, mukaan lukien ne meriturvallisuutta koskevat määräykset, joista on sovittu Suomen hyväksymässä kansainvälisessä sopimuksessa ja joita Ahvenanmaa noudattaa.

Itsehallintolain 27 §:n 13 kohdan perustelujen mukaan valtakunnan kauppamerenkulkua koskevaan lainsäädäntövaltaan kuuluvat merenkulun laivaväen pätevyyskoskevat asiat. Esitetyssä liikenteen palveluista annetun lain muutosta koskevassa laissa täsmennettäisiin vuokraveneen kuljettajankirjaa koskevia vaatimuksia. Ehdotus liittyy vuokravenetoiminnan luonteen täsmenämiseen osittain kauppamerenkulkuna ja osittain vapaa-ajan veneilynä. Jos vesikulkuneuvoa

käytettäisiin vuokraveneenä tulonhankkimistarkoituksessa korvausta vastaan, vuokravenetoimintaan sovellettaisiin pääsääntöisesti merilakia ja toimintaan vaadittaisiin pätevyyden osoittaminen vuokraveneen kuljettajankirjan avulla. Miehittämätön vuokravenetoiminta olisi tavallista huviveneilyä. Esitetty vesiliikennelaki sisältää huvialuksen päällikön pätevyysvaatimukset. Koska kyseinen pätevyys ei kuulu kauppamerenkulun laivaväkeä koskeviin pätevyyksiin, sen osalta lainsäädäntövalta kuuluu maakunnalle itsehallintolain 18 §:n 14 kohdan opetusta koskevana asiana. Maakunnan lainsäädäntövaltaan kuuluvat myös huviveneilyä koskevat yleiset pätevyysvaatimukset, kuten ikää koskevat vaatimukset.

Valtakunnan lainsäädäntövaltaan kuuluu esitetyssä laissa mainittuihin kansainvälisiin sopimuksiin, kuten meriteiden sääntöihin, sisältyvä sääntely itsehallintolain 27 §:n 4 kohdan mukaan. Maakunnan lainsäädäntövaltaan kuuluu sen sijaan sellainen veneilijän käyttäytymistä erikseen koskeva sääntely, joka ei kuulu julkiseen merioikeuteen, kuten merilakiin. Esitetyn lain huviveneitä koskeva päällikkösääntely kuuluu siten maakunnan lainsäädäntövaltaan.

Valtakunnan lainsäädäntövaltaan kuuluu myös kauppamerenkulun väylien väylänpito ja niillä noudatettava sääntely riippumatta vesikulkuneuvon käyttötarkoituksesta. Koska esitetyn lain merenkulun turvalaitteita ja liikennemerkkejä koskeva sääntely kohdistuu sekä huviveneilyyn että kauppamerenkulkuun, lain vesiväylien merkitsemistä ja vesiliikenteen ohjaamista koskeva sääntely kuuluu valtakunnan toimivaltaan.

Maakunnan lainsäädäntövaltaan kuuluu sen sijaan paikallisten, muiden kuin kauppamerenkulun väylien ylläpito ja näillä väylillä käytettävien turvalaitteiden ylläpito sekä kauppamerenkulun väylien ulkopuolisten väylien alueellisia kieltoja ja rajoituksia koskeva sääntely. Samoin maakunnan lainsäädäntövaltaan kuuluu myös paikallisten kanavien ja avattavien siltojen kautta kulkevan liikenteen erityinen sääntely.

Myös esitetyn lain veneiden rekisteröintiä ja tavallisten veneiden ja pienempien vesikulkuneuvojen varusteita ja teknisiä määräyksiä koskeva sääntely kuuluu maakunnan lainsäädäntövaltaan.

5.2 Riippuvuus muista esityksistä

Hallitus on antanut maaliskuussa 2017 eduskunnalle esityksen maakuntien perustamista ja sosiaali- ja terveydenhuollon järjestämisen uudistusta koskevaksi lainsäädännöksi sekä Euroopan paikallisen itsehallinnon peruskirjan 12 ja 13 artiklan mukaisen ilmoituksen antamiseksi (HE 15/2017 vp). Esitykseen sisältyvä maakuntalain 6 § sisältää maakuntien tehtävät ja kyseisen pykälän 1 ja 2 momentissa on liikennealan tehtäviä, jotka osaksi täytäntöön pannaan liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan virastouudistuksen yhteydessä. Lisäksi hallitus antoi eduskunnalle hallituksen esityksen maakuntaudistuksen täytäntöönpanoa sekä valtion lupa- ja valvontatehtävien uudelleenorganisointia koskevaksi lainsäädännöksi (ns. 2-paketti) maaliskuun 2018 alussa (HE 14/2018 vp). Maakuntaudistuksella on vaikutusta erityisesti tämän lain ELY-keskusten toimivaltaan vesiliikenteessä.

Hallitus antoi eduskunnalle esityksen tieliikennelainsäädännön ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi vuonna 2017 (HE 180/2017 vp). Kyseinen laki (729/2018) sisältää liikennevirhemaksujärjestelmän käyttöönoton, joka on tarkoitus toteuttaa myös tässä ehdotuksessa. Liikennevirhemaksujärjestelmän käyttöönotto edellyttää myös sanktiojärjestelmään liittyvien rekistereiden uudistamista. Rekistereiden uudistamisessa tulee ottaa huomioon sekä tieliikenteen että vesiliikenteen uusi järjestelmä. Koska tieliikennelain uudistus tulee voimaan vasta vuonna 2020, myös tämän esityksen voimaantulo voi olla vasta vuonna 2020.

Uudistuksessa Liikenteen turvallisuusviraston, Viestintäviraston sekä Liikenneviraston tietyt toiminnot yhdistettäisiin uuteen perustettavaan Liikenne- ja viestintävirastoon ja Liikenneviraston jäljellä olevat tehtävät ja toiminnot tulisivat Väyläviraston tehtäväksi. Tämän johdosta tässä hallituksen esityksessä virastojen nimistä on käytetty uusien, 1 päivästä tammikuuta 2019 voimaan tulevaisi ehdotettujen uusien virastojen mukaisia nimiä.

Julkisista kuulutuksista annetun lain (34/1925) kumoamista koskeva esitys on vireillä. Luonnos hallituksen esitykseksi on ollut lausunnolla keväällä 2018.

Alusturvallisuuslain, alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain, matkustaja-aluksen henkilöluetteloista annetun lain (1038/2009), laivaväkilain ja liikenteen palveluista annetun lain muuttamista ja matkustaja-aluksen henkilöluetteloista annetun lain eräiden säännösten kumoamista koskeva esitys on myös vireillä. Luonnos hallituksen esitykseksi on ollut lausunnolla kesällä 2018.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1 Lakiehdotuksen perustelut

1.1 Ehdotus vesiliikennelaiksi

1 luku. Yleiset säännökset

1 §. *Soveltamisala.* Pykälä sisältäisi lain soveltamisalan. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että lakia sovellettaisiin vesikulkuneuvoihin ja vesikulkuneuvojen käyttämiseen Suomen vesi-alueella. Säännös vastaisi pääosin nykyisen vesiliikennelain 2 §:n 1 momenttia. Lisäksi 1 momentissa säädettäisiin, että lakia sovelletaan myös puutavaralauttoihin sekä hinattaviin ja kelluviin esineisiin siten kuin tässä laissa erikseen säädetään. Näitä esineitä ei pidetä vesikulkuneuvoina, mutta niiden käyttöä on säänneltävä muun muassa kanavaliikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden vuoksi.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että lakia sovellettaisiin myös vesiväylien merkitsemiseen, vesiliikenteen ohjaamiseen ja sulkua- ja avokanavilla ja avattavien siltojen kautta liikuttaessa noudatettaviin menettelyihin. Kanavalla tarkoitetaan keinokekoista vesiliikennettä varten rakennettua vesiuomaa. Kanava voi olla sulkulaitteella varustettu sulkukanava, joka yhdistää kaksi vesialuetta, joiden vedenpinnat ovat eri korkeudella. Avokanava on puolestaan ilman sulkulaitetta oleva kanava, joka yhdistää kaksi vesialuetta, joiden vedenpinnat ovat samalla korkeudella.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin siitä, missä tapauksissa lakia sovellettaisiin kauppamerenkulkuun ja siinä käytettäviin vesikulkuneuvoihin. Kauppamerenkululla tarkoitetaan yleensä tavaroiden ja henkilöiden kuljettamista aluksella paikasta toiseen ansiotarkoituksessa. Kauppamerenkulku on määritelty esimerkiksi väylämaksulain (1122/2005) 2 §:n 6 kohdassa siten, että sillä tarkoitetaan aluksella ansiotarkoituksessa suoritettoa toimintaa, kuten lastin ja matkustajien kuljettamista, hinausta, jäänmurtaamista, pyyntiä tai pelastus- ja avustustoimintaa. Lakia sovellettaisiin 3 momentin mukaan kauppamerenkulkuun ja siinä käytettäviin vesikulkuneuvoihin siltä osin kuin niistä ei erikseen säädetä merilaisissa (674/1994), alusturvallisuuden valvonnasta annetussa laissa (370/1995), aluksen teknisestä turvallisuudesta ja käytöstä annetussa laissa (1686/2009, jäljempänä alusturvallisuuslaki), alusliikennepalvelulaisissa (623/2005), liikenteen palveluista annetussa laissa (320/2017) tai muualla laissa. Säännös vastaisi pääosin nykyistä vesiliikennelain 2 §:n 2 momenttia. Lisäksi sovellettavien lakien luetteloon lisättäisiin alusturvallisuuslaki, alusliikennepalvelulaki ja liikenteen palveluista annettu laki. Nämä kauppamerenkulkuun sovellettavat lait on annettu nykyisen vesiliikennelain antamisen jälkeen. Pykälän 3 momentissa oleva luettelo ei olisi tyhjentävä, vaan kauppamerenkulkuun sovellettavista laeista mainittaisiin vain tärkeimmät. Näiden lakien lisäksi kauppamerenkulkuun sovelletaan muun muassa laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annettua lakia (1687/2009), laivavarustelakia (1503/2011), alusrekisterilakia (512/1993), eräiden alusten ja niitä palvelevien satamien turvatoimista ja turvatoimien valvonnasta annettua lakia (485/2004) ja laivaväen lääkärintarkastuksista annettua lakia (1171/2010).

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin siitä, mitä muita lakeja sovellettaisiin sellaisiin vesikulkuneuvoihin ja niiden käyttöön, joita ei käytetä kauppamerenkulkuun vaan esimerkiksi huviveneilyyn. Sen mukaan muuhun kuin kauppamerenkulkuun käytettäviin vesikulkuneuvoihin ja niiden käyttöön sovellettaisiin tämän lain lisäksi myös merilain 10 a lukua, 11 a lukua ja 16 lukua, huviveneiden turvallisuudesta ja päästövaatimuksista annettua lakia (1712/2015, jäljempänä huvivenelaki) ja alusliikennepalvelulakia sekä muualla laissa annettuja säännöksiä. Säännöksellä selvennettäisiin erityisesti vesiliikennelain suhdetta merilakiin. Merilaki koskee ensisijaisesti

kauppamerenkulkuun käytettäviä vesikulkuneuvoja, mutta tapauskohtaisesti sitä voidaan soveltaa myös muiden vesikulkuneuvojen käyttöön. Merilain 1 luvun 9 §:n mukaan sellaiseen alukseen, jota ei käytetä kauppamerenkulkuun, sovelletaan merilain säännöksiä vain, mikäli ne kulloinkin siihen soveltuvat. Merilain 1 luvun 9 §:n ja sitä edeltäneen, vuoden 1939 merilain 1 luvun 9 §:n yksityiskohtaisissa perusteluissa ei ole täsmennetty, mitkä merilain säännökset voisivat koskea muuhun kuin kauppamerenkulkuun käytettäviä vesikulkuneuvoja. Merilaista voidaan kuitenkin päätellä, että tällaisiin vesikulkuneuvoihin sovelletaan ainakin merilain 10 a lukua (Vastuu aluksen polttoaineen aiheuttamasta pilaantumisvahingosta), 11 a lukua (Vastuu merenkulkuonnettomuudesta aiheutuvan hylyn poistamisesta) ja 16 lukua (Meripelastus). Tässä momentissa oleva luettelo muista sovellettavista laeista ei olisi tyhjentävä. Näiden lakien lisäksi esimerkiksi silloin, kun vesikulkuneuvoja käytetään osana kuluttajapalveluiden tarjoamista eikä palvelun asiakasturvallisuutta koske muu sääntely, voi palveluiden osalta tulla sovellettavaksi kuluttajaturvallisuuslaki (920/2011), jolloin kuluttajapalveluiden tarjoamista valvoo Turvallisuus- ja kemikaalivirasto Tukes. Vesikulkuneuvoja voidaan käyttää esimerkiksi vesiskooteri-ajeluihin tai kulkuneuvoilla voidaan järjestää safariajeluita. Tukesin valvonnan piiriin ei kuitenkaan tällöinkään kuulu esimerkiksi se, täyttääkö palvelussa käytetty vesikulkuneuvo sille säädetyt tekniset ominaisuudet. Myös maastoliikennelaki (1710/1995) voi tulla sovellettavaksi tiettyjen vesikulkuneuvojen osalta. Maastoliikennelakia ei sovelleta sen 2 §:n 2 momentin mukaan ilma-aluksiin, aluksiin eikä veneisiin, mutta sen 2 §:n yksityiskohtaisten perusteluiden mukaan laki koskee kuitenkin ilmatyynyaluksia, koska ne liikkeessaan tukeutuvat maahan tai jään, ja hydrokoptereita. Sulassa vedessä kulkiessa ilmatyynyalus ja hydrokopteri ovat kuitenkin vesikulkuneuvoja, joihin sovelletaan muun muassa vesiliikennelain vaatimuksia.

Pykälän 5 momentissa säädettäisiin Saimaan kanavan vuokra-alueella sovellettavista esitetyn lain säännöksistä. Nämä säännökset olisivat voimassa sen lisäksi, mitä Saimaan kanavan Venäjälle kuuluvan osan ja siihen liittyvän alueen vuokraamisesta Suomen tasavallalle sekä Saimaan kanavan kautta tapahtuvasta alusliikenteestä Suomen tasavallan ja Venäjän federaation välillä tehdyssä sopimuksessa (SopS 8/2012, jäljempänä Saimaan kanavaa koskeva sopimus) määrätään ja Saimaan kanavan Venäjälle kuuluvan osan ja siihen liittyvän alueen vuokraamisesta Suomen tasavallalle sekä Saimaan kanavan kautta tapahtuvasta alusliikenteestä Venäjän kanssa tehdyn sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja sopimuksen soveltamisesta annetun lain (104/2011) mukaan on noudatettava.

Saimaan kanavaa koskevan sopimuksen 6 artiklan mukaan kaikilla Venäjän federaation lipun alla purjehtivilla aluksilla on esteetön kulku Saimaan kanavan Venäjälle kuuluvalla osalla. Muut alukset, jotka tulevat Suomen tasavallan alueelta tai menevät sinne, saavat kulkea Saimaan kanavan Venäjälle kuuluvan osan kautta sekä Venäjän federaation sisäisillä aluevesillä ja aluemerellä Suomenlahteen johtavilla kanavilla ja väylillä.

Saimaan kanavaa Venäjän federaation alueelle tuleville tai Venäjän federaation alueelta poistuville henkilöille, ajoneuvoille, tavaroille, rahdeille ja eläimille tehdään raja- ja tullitarkastukset sekä tarvittaessa myös muut tarkastukset rajatarkastuspaikalla Venäjän federaation lainsäädännön mukaisesti.

Venäjän sopimuspuoli ei vaadi viisumia kauttakulkuun Venäjän federaation alueen kautta Saimaan kanavaa pitkin Suomen tai kolmansien maiden kansalaisilta, jotka tulevat tai menevät Suomen tasavaltaan tai tasavallasta urheiluun tai vapaa-ajan viettoon käytettävillä aluksilla tai jos he tulevat matkustajina matkustaja-aluksilla pysähtymättä matkan aikana, eikä kauttakulkuun Venäjän federaation alueen kautta Saimaan kanavaa pitkin Suomen tai kolmansien maiden kansalaisilta, jotka tulevat tai menevät Suomen tasavaltaan tai tasavallasta aluksilla, joiden pituus on enintään 24 metriä tai uppoama enintään 30 tonnia ja joita käytetään urheiluun tai vapaa-ajanviettoon.

Saimaan kanavan Venäjälle kuuluvalla osalla kauttakulussa olevat alukset, joiden pituus on enintään 24 metriä tai uppoama enintään 30 tonnia ja joita käytetään urheiluun tai vapaa-ajanviettoon ja joiden suhteen Venäjän sopimuspuoli on suorittanut raja-, tulli- ja muut Venäjän federaation lainsäädännön maahantulolle Venäjän federaatioon määräämät tarkastukset, saavat pysähtyä öisin tai huonoissa sääolosuhteissa. Jos tällaisilla aluksilla kulkevat Suomen ja kolmansien valtioiden kansalaiset nousevat maihin, heidän oleskelunsa sallitaan vuokra-alueella Venäjän federaation lainsäädännön mukaisesti. Sopimuspuolten kanavavaltuutetut määräävät pysähtymispaikat sovittuaan niistä Venäjän sopimuspuolen rajanviranomaisten kanssa.

Saimaan kanavan Venäjälle kuuluvalla osalla sekä Venäjän federaation sisäisillä aluevesillä ja aluemerellä Suomenlahteen johtavilla kanavilla ja väylillä eivät saa kulkea:

- 1) Suomen tasavallan tai kolmansien valtioiden lipun alla purjehtivat sota-alukset,
- 2) Suomen tasavallan tai kolmansien valtioiden lipun alla purjehtivat alukset, jotka kuljettavat sotilaita, aseita, sotatekniikkaa ja puolustusmateriaalia,
- 3) kolmansien valtioiden valtionalukset, jotka eivät harjoita kauppamerenkulkua tai muuta kaupallista alusliikennettä, ellei Venäjän sopimuspuoli ole myöntänyt alukselle kauttakulkulupaa Venäjän federaation lainsäädännön mukaisesti.

Sopimuspuolten kanavavaltuutetut sopivat vuosittain purjehduskauden pituudesta Saimaan kanavalla. Purjehduskauden aikana Saimaan kanava on avoinna alusliikenteelle ympärivuorokautisesti.

Sopimuksen 9 artiklan mukaan Venäjän sopimuspuoli vastaa Suomenlahteen johtavien kanavien ja väylien alusliikenteen ohjauksesta, merenkulun turvalaitteiden kunnossapidosta, mukaan lukien niiden uusiminen, sekä Suomenlahteen johtavien kanavien mittojen säilyttämisestä alusliikenteen tarpeita vastaavassa kunnossa.

Suomen sopimuspuoli vastaa Saimaan kanavan Venäjälle kuuluvan osan väylien alusliikenteen ohjauksesta, merenkulun turvalaitteiden kunnossapidosta, mukaan lukien niiden uusiminen, sekä väylämittojen säilyttämisestä alusliikenteen tarpeita vastaavassa kunnossa. Artiklassa ei kuitenkaan ole tarkemmin määrätty siitä, millaisia vaatimuksia turvalaitteiden osalta noudatetaan.

Sopimuksen 15 artiklan 3 kappaleen mukaan Saimaan kanavan Venäjän puoleisella osalla sovelletaan Suomen vesiliikennettä koskevaa lainsäädäntöä. Sopimuksen voimaan tullessa noudatettiin asetusta kanavien ja avattavien siltojen liikennesäännöistä (512/1991; jäljempänä kanava-asetus).

Saimaan kanavan vuokra-alueella sovellettaisiin Saimaan kanavaa koskevan sopimuksen lisäksi esitettävän lain 1 luvun yleisiä säännöksiä, 2 luvun 14 §:n 2 ja 3 momentissa tarkoitettuja kanavassa ohittamista ja ahtaassa kulkuväylässä väistämistä koskevia säännöksiä, saman luvun 16 ja 17 §:ssä tarkoitettuja ankkurointia ja kiinnittämistä koskevia säännöksiä ja 18 ja 19 §:n säännöksiä vesikulkuneuvon pysäyttämisestä ja asiakirjojen esittämisestä ja matkan estämisestä tai keskeyttämisestä sekä 20 §:ssä tarkoitettua vesikulkuneuvon siirtämistä koskevaa säännöstä. Lisäksi sovellettaisiin saman luvun 21 §:n 1 ja 3-5 momentissa tarkoitettuja säännöksiä vesikulkuneuvon omistajan tai sen, jonka hallinnassa vesikulkuneuvo tai tavara oli, ja päällikön velvollisuuksista uponneen, kiinnijääneen tai ajelehtivan vesikulkuneuvon tai sen osan tai muun tavaran suhteen ja 22 §:n säännöksiä päällikön velvollisuuksista vesikulkuneuvon vahingon osalta. Vuokra-alueella noudatettaisiin myös saman luvun 31 §:n 2 momentin äänimerkkejä

koskevia säännöksiä, 33 §:n säännöksiä kanavilla noudatettavista menettelyistä, 34 §:n säännöksiä purjeveneellä Saimaan kanavan vuokra-alueella kulkemisesta, 35 §:n säännöksiä nopeusrajoituksista, 36 §:n säännöksiä ilmoitusvelvollisuudesta ja 37 §:n säännöksiä tupakoinnista ja avotulen käsittelystä sekä 38 §:n säännöksiä liikenteen pysähtymisestä ja hidastumisesta ja 39 §:n 2 momentin säännöksiä lupamaksuista. Kyseiset säännökset vastaavat pääosin edellä mainitun asetuksen säännöksiä. Saimaan kanavan vuokra-alueella noudatettaisiin myös 4 luvun vesiväylien merkitsemistä ja vesiliikenteen ohjaamista koskevia säännöksiä. Kyseiset säännökset vastaavat osittain vesikulkuväylien merkitsemisestä annetun asetuksen (846/79) säännöksiä. Lisäksi Saimaan kanavan vuokra-alueella olisi noudatettava 6 luvun säännöksiä vesikulkuneuvoista ja niiden varusteista.

2 §. *Vesikulkuneuvon käyttö vuokraveneenä.* Pykälässä säädettäisiin, että silloin kun vesikulkuneuvoa käytetään vuokraveneenä tulonhankkimistarkoituksessa korvausta vastaan, vuokravetoimintaan sovellettaisiin merilakia.

Säännöksessä vuokraveneellä tarkoitettaisiin 3 §:ssä olevan vuokraveneen määritelmän mukaisesti miehitettyä urheiluun tai vapaa-ajan viettoon vuokralle tarjottavaa vuokravenettä.

Pykälä selkeyttäisi rajanvetoa siitä, millaista vuokravetoimintaa tulisi pitää kauppamerenkulkuna. Nykyisin kaikkea vuokravetoimintaa mukaan lukien pelkän, määritelmän täyttävän veneen vuokrausta on pidetty lähtökohtaisesti kauppamerenkulkuna. Nyt kauppamerenkulun piiriin kuuluisi selkeästi vain ammattimainen, miehitetty vuokravetoiminta eräitä poikkeuksia lukuun ottamatta. Pykälässä mainittuun vuokravetoimintaan voitaisiin soveltaa korkeintaan 12 matkustajalle tarkoitettua vesikulkuneuvon käyttöön. Tällaiseen vuokravetoimintaan voitaisiin soveltaa muun muassa merilain päällikkösääntelyä ja rangaistussäännöksiä.

Säännöstä sovellettaisiin vuokraveneen käyttöön, jos paitsi veneestä myös veneen ohjailusta tai hallinnasta perittäisiin korvausta ja toiminnan tarkoitus olisi tulon hankkiminen.

Tulonhankkimistarkoituksesta korvausta vastaan ei sen sijaan lähtökohtaisesti olisi kyse, jos esimerkiksi isompi seurue vuokraisi satunnaisesti itselleen veneen ja yksi seurueen jäsenistä toimii päällikkönä ja kerää muilta osallistujilta vähäisen korvauksen.

Pykälän 2 momentti sisältäisi poikkeuksen 1 momentin pääsäännöstä. Momentin mukaan merilakia ei sovellettaisi, jos vuokravenettä käytettäisiin kotimaanliikenteeseen vesikulkuneuvon kuten purjeveneiden käytön tai sillä liikkumisen koulutukseen tai vapaaehtoiseen meripelastustoimintaan liittyvään koulutukseen. Näissä tapauksissa vuokravetoiminta olisi rinnastettavissa huviveneilyyn ja siihen sovellettaisiin tätä lakia mukaan lukien tämän lain päällikköä ja rangaistuksia koskevaa sääntelyä. Ammattimaisena toimintaan voitaisiin silti soveltaa vesiliikennejuopumuksen osalta samaa, alemmaa promillerajaa kuin 1 momentissa tarkoitettuun toimintaan ja kauppamerenkulkuun yleensä.

Pykälällä on yhteys liikenteen palveluista annetussa laissa (320/2017) tarkoitettuun miehitettyinä vuokratun vuokraveneen pätevyysvaatimukseen. Vuokraveneen kuljettajalla tulisi yhä olla kyseisessä laissa tarkoitettu pätevyys silloin kun vuokravenettä käytetään tämän pykälän 1 momentin mukaisesti tulonhankkimistarkoituksessa korvausta vastaan. Jos vuokravenettä käytetään sen sijaan tämän pykälän 2 momentissa mainitussa tarkoituksessa, ei pätevyysvaatimustakaan sovelleta.

3 §. *Määritelmät.* Pykälä sisältäisi lain kannalta keskeiset määritelmät.

Pykälän 1 momentin 1 kohdassa määriteltäisiin vesikulkuneuvo. Vesikulkuneuvoja olisivat nykyiseen tapaan muun muassa huviveneet, huvialukset, vesiskootterit ja saunalautat. Määritelmää muutettaisiin verrattuna voimassa olevaan lakiin. Voimassa olevassa laissa vesikulkuneuvolla tarkoitetaan veteen tukeutuvaa ja vesillä liikkumiseen tarkoitettua kulkuvälinettä ja laitetta. Määritelmää muutettaisiin siten, että vesikulkuneuvolla tarkoitettaisiin veteen tukeutuvaa ja vesillä liikkumiseen käytettävää alusta, kulkuneuvoa ja välinettä. Määritelmää muutettaisiin, jotta vesiliikennelakia voitaisiin soveltaa myös sellaisiin kulkuneuvoihin, joita ei ole alun perin lainkaan tarkoitettu vesillä liikkumiseen, kuten esimerkiksi moottorikelkkoihin. Vaikka moottorikelkkoja ei ole tarkoitettu vesillä liikkumiseen, niitä on kuitenkin käytetty siihen ja niillä on yritetty ylittää myös Suomenlahtea. Valvontaviranomaisten olisi voitava puuttua myös tällaisen kulkuneuvojen käyttämiseen vesillä, koska ne voivat vaarantaa turvallisuutta. Määritelmään lisättäisiin myös, että se kattaa alukset, koska vesikulkuneuvon käsite on laajempi kuin useissa muissa säädöksissä mainittu alus. Vaikka esimerkiksi meriteiden säännöissä mainittu aluksen määritelmä on laaja ja kattaa monenlaiset kulkuvälineet soutuveneestä vesilentokoneeseen, ei sekään kata esimerkiksi moottorikelkkoja. Moottorikelkalla jäällä liikuttaessa sovelletaan yleensä maastoliikennelakia. Jos sillä kuitenkin liikutaan virallisella jäätieellä, sovelletaan tieliikennelakia. Kun moottorikelkalla liikutaan veden pinnalla, on mainittujen lakien sijaan sovellettava vesiliikennelakia. Vastaavasti vesilentokoneiden osalta on niillä liikkumiseen veden pinnalla sovellettava lähtökohtaisesti vesiliikennelakia, mutta liikkueessaan ilma-aluksena tulee niihin soveltaa ilmailua koskevaa sääntelyä. Laskeutumisesta avoimelle vesialueelle ja lentoonlähdistä avoimelta vesialueelta säädetään ilmailulaisissa (864/2014). Ilmailulainsäädännön mukaan vesilentokone on lentoonlähtöä ja laskeutumista suorittaessaan ilmailulainsäädännön mukaisesti väistämisvelvollinen kaikkiin muihin aluksiin. Käytännössä vesitasoon on sovellettu ilmailulainsäädäntöä sen pyrkiessä ilmaan tai laskeutuessa veteen. Muuhun liikkumiseen veden pinnalla, kuten siirtymiseen rannalle, sovelletaan vesiliikennelakia. Vesitaso on määritelty alukseksi myös meriteiden säännöissä. Meriteiden säännöt sisältävät ilma-alusten ja alusten väliset väistämissäännöt. Vesiliikennelakia sovelletaan käytännössä esimerkiksi vesitason liikkumiseen vesiliikenteen kielto- tai rajoitusalueilla. On myös huomattava, että sekä vesiliikenteen että ilmailun lainsäädäntö edellyttää aina varovaisuuden noudattamista sekä ilmailussa hyvää etukäteissuunnittelua. Vesiliikenteen osalta vesikulkuneuvon käyttämistä koskevat yleiset veloitteet sisältyisivät yhä tämän lain 5 §:ään.

Vesikulkuneuvon käsite olisi siten hyvin laaja, ja se kattaisi myös etäohjattavat vesikulkuneuvot.

Lisäksi vesikulkuneuvon määritelmässä sana laite korvattaisiin sanalla väline. Väline on laajempi käsite kuin laite ja tämä muutos tukisi erityisesti valvonnan kannalta sitä, että kaikkien vesillä liikkumiseen käytettävien välineiden turvallisuuteen voitaisiin tarvittaessa puuttua. Vesikulkuneuvoihin eivät kuitenkaan kuuluisi esimerkiksi rannan välittömässä läheisyydessä käytettävät välineet, kuten uimapatjat ja vastaavat välineet, joita ei lähtökohtaisesti käytetä vesillä liikkumiseen. Sen sijaan esimerkiksi polkuveneet ja SUP-laudat katsottaisiin vesikulkuneuvoiksi, koska niitä voidaan käyttää muuallakin kuin rannan välittömässä läheisyydessä ja niitä käytetään liikkumiseen vesillä. Vesikulkuneuvoihin eivät kuuluisi myöskään veneen perässä vedettävät vesiturheiluvälineet, kuten vesisukset, eivätkä vesilelut.

Momentin 2 kohdassa määriteltäisiin huvivene. Sillä tarkoitettaisiin tyypistä ja käyttö- tai työntövoimasta riippumatta urheiluun tai vapaa-ajan viettoon tarkoitettua vesikulkuneuvoa, vesiskootteria lukuun ottamatta, jonka rungon pituus on vähintään 2,5 ja enintään 24 metriä. Määritelmä vastaisi huviveneissa olevaa huviveneen määritelmää.

Momentin 3 kohdassa määriteltäisiin huvialus, jolla tarkoitettaisiin urheiluun tai vapaa-ajan viettoon käytettävää alusta, jonka rungon pituus sovellettavien yhdenmukaistettujen standardien

mukaan mitattuna on yli 24 metriä ja jonka bruttovetoisuus on alle 500. Määritelmä vastaisi laivaväkilaisissa olevaa huvialuksen määritelmää, mutta siinä viitattaisiin urheiluun tai vapaa-ajan viettoon tarkoitetun aluksen sijasta urheiluun tai vapaa-ajan viettoon käytettävään alukseen, koska joitain aluksia ei ole alun perin tarkoitettu urheiluun tai vapaa-ajan viettoon, mutta niitä käytetään tällaisessa tarkoituksessa.

Momentin 4 kohdassa määriteltäisiin vuokravene. Vuokraveneellä tarkoitettaisiin urheiluun tai vapaa-ajan viettoon vuokralle miehitettynä tarjottavaa vesikulkuneuvoa, joka kuljettaa muussa kuin säännöllisessä liikenteessä enintään 12 matkustajaa ja jonka rungon pituus on vähintään 2,5 ja enintään 24 metriä; sillä ei kuitenkaan tarkoitettaisi purjevenettä, jonka rungon pituus on valmistajan ilmoituksen mukaan alle 5,5 metriä, moottorilla varustettua vesikulkuneuvoa, jonka moottoriteho on moottorin valmistajan ilmoituksen mukaan alle 15 kilowattia ja jonka rungon pituus on valmistajan ilmoituksen mukaan alle 5,5 metriä, vesiskootteria eikä soutuvenettä. Määritelmä vastaisi pääosin laivaväkilaisissa olevaa vuokraveneen määritelmää. Vuokraveneenä pidettäisiin vain miehitettynä vuokrattavaa vuokravenettä. Huvivenelain soveltamisalan mukaiset vähimmäis- ja enimmäispituudet säilytettäisiin vuokraveneiden osalta ennallaan ja ne lisättäisiin määritelmään. Näin ollen yli 24 metrin pituiset kaupallisessa käytössä olevat vesikulkuneuvot jäisivät yhä alusturvallisuuslain soveltamisalaan. Huvialukset, joita käytetään kaupallisesti, katsastetaan joko lasti- tai matkustaja-aluksiksi ja sitä kautta ne tulevat alusturvallisuuslain piiriin.

Momentin 5 kohdassa määriteltäisiin vesiskootteri, jolla tarkoitettaisiin urheiluun tai vapaa-ajan viettoon tarkoitettua vesikulkuneuvoa, jonka pituus on alle 4 metriä ja jossa on moottori, jonka pääasiallinen työntövoiman lähde on vesisuihkupumppu, ja joka on suunniteltu sillä tavalla, että sitä käyttävät henkilöt istuvat, seisovat tai ovat polvillaan rungon päällä. Määritelmä vastaisi huvivenelaisissa olevaa vesiskootterin määritelmää.

Momentin 6 kohdassa määriteltäisiin alus. Määritelmä vastaisi alusturvallisuuslaissa olevaa aluksen määritelmää. Alus olisi tarpeen määritellä erikseen tässä laissa, koska aluksen määritelmä on suppeampi verrattuna vesikulkuneuvon määritelmään. Aluksen määritelmän mukaan aluksella tarkoitetaan veteen tukeutuvaa ja vesillä liikkumiseen tarkoitettua kulkuvälinettä tai laitetta. Vesikulkuneuvon määritelmä sen sijaan kattaa myös sellaiset kulkuneuvot, joita ei ole tarkoitettu vesillä liikkumiseen, kuten esimerkiksi moottorikelkat.

Momentin 7 kohdassa määriteltäisiin lossi. Lossilla tarkoitettaisiin ohjausköyden tai sitä korvaavan Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymän muun laitteiston ohjaamaa lauttaa. Määritelmä vastaisi liikenteen palveluista annetussa laissa olevaa lossin määritelmää.

Momentin 8 kohdassa määriteltäisiin yleinen kulkuväylä. Yleinen kulkuväylä olisi vesiväylä, joka on tarpeen pitää avoimena yleistä vesiliikennettä varten ja joka määrätty julkiseksi kulkuväyläksi tai yleiseksi paikallisväyläksi vesilain (587/2011) mukaan. Julkinen kulkuväylä määrätään Liikenneviraston hakemuksesta ja yleinen paikallisväylä muiden tahojen hakemuksesta. Muita tahoja ja siten myös yleisten paikallisväylien ylläpitäjiä ovat yleisimmin kunnat ja teollisuuslaitokset. Yleiseksi kulkuväyläksi määrääminen rajoittaa muiden vesistön käyttömuotojen oikeuksia toimia kulkuväylän vesialueella. Käytännössä kulkuväylä varataan vesilain mukaisessa menettelyssä vesiliikenteen käyttöön.

Momentin 9 kohdassa määriteltäisiin yleisen kulkuväylän ylläpitäjä. Yleisen kulkuväylän ylläpitäjä olisi se, jolla kulkuväyläksi määräämistä koskevan päätöksen perusteella on oikeus kulkuväylän rakentamiseen tai parantamiseen.

Momentin 10 kohdassa määriteltäisiin yksityinen kulkuväylä, jolla tarkoitettaisiin muuta kuin vesilain mukaista yleistä kulkuväylää tai valtaväylää. Yksityisellä kulkuväylällä ei näin ollen ole muihin vesistön käyttömuotoihin nähden erityisoikeuksia väyläalueeseen.

Momentin 11 kohdassa määriteltäisiin ahdas kulkuväylä. Ahtaalla kulkuväylällä tarkoitettaisiin kaikkia Suomen rannikon ja sisäisten kulkuvesien väyliä lukuun ottamatta avoimilla ja syvillä selkävesillä kulkevia väyliä ja väyläosuuksia. Sisäiset kulkuvedet on määritelty lain 2 luvun 10 §:n 2 momentissa. Tämä määritelmä vastaisi oikeuskäytännössä vakiintunutta tulkintaa. Sen mukaan meriteiden säännöissä tarkoitettuja ahtaita kulkuväyliä ovat Suomen aluevesillä olevat merenkulun turvalaittein merkityt väylät niiden leveydestä riippumatta.

Momentin 12 kohdassa määriteltäisiin meriteiden säännöt. Meriteiden säännöillä tarkoitettaisiin kansainvälisistä säännöistä yhteentörmäämisen ehkäisemiseksi merellä vuonna 1972 tehtyä kansainvälistä yleissopimusta (SopS 30/1977, COLREG-yleissopimus). Määritelmä vastaisi alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain meriteiden sääntöjen määritelmää, mutta siihen lisättäisiin maininta sopimukseen myöhemmin tehdyistä muutoksista. Määritelmä on tarpeen lisätä tähän lakiin, koska lakiin lisätään liikennesääntöjä ja useimmat niistä perustuvat meriteiden sääntöihin.

Momentin 13 kohdassa määriteltäisiin ankkurointi. Ankkuroinnilla tarkoitettaisiin vesikuluneuvon kiinnittämistä poijuun tai paaluun tai ankkurilla pohjaan taikka maihin ilman vesikuluneuvon kiinnitystä laituriin. Määritelmä vastaisi sisällöllisesti sisävesisääntöjen 6 §:n määritelmää.

Momentin 14 kohdassa määriteltäisiin valot. Valoilla tarkoitettaisiin vesikuluneuvon kulussa tai ankkuroinnissa käytettäviä, aluksen tunnistamisen kannalta tarpeellisia valoja.

Momentin 15 kohdassa määriteltäisiin merkkikuviot. Merkkikuvioilla tarkoitettaisiin vesikuluneuvon käyttämiä merkkejä, jotka ilmaisevat vesikuluneuvon tehtävää tai rajoittunutta ohjailukykyä. Merkkikuvioiden määritelmä otettaisiin lakiin uutena käsitteenä, koska lakiin tulee merkkikuvioita koskevaa sääntelyä, joka perustuu meriteiden sääntöihin.

Momentin 16 kohdassa määriteltäisiin vesikuluneuvon pituus. Sillä tarkoitettaisiin vesikuluneuvon rungon pituutta, lukuun ottamatta 2 luvun säännöksiä, joissa pituudella tarkoitettaisiin vesikuluneuvon suurinta pituutta. Tämän lain 2 luvussa säädettäisiin vesiliikenteen säännöistä, jotka perustuvat osittain meriteiden sääntöihin. Meriteiden säännöissä pituudella tarkoitetaan vesikuluneuvon suurinta pituutta.

4 §. Oikeus liikkua vesialueella. Pykälässä säädettäisiin oikeudesta liikkua vesialueella. Säännös vastaisi pääosin nykyisen vesiliikennelain 4 §:ää, mutta siinä aukaistaisiin vesilain 2 luvun 3 §:n sisältöä. Säännöksen mukaan jokaisella olisi oikeus kulkea, ankkuroida tilapäisesti, uittaa puutavaraa ja uida vesialueella siten kuin vesilain kyseisessä pykälässä säädetään, jollei vesiliikennelaista tai Saimaan kanavaa koskevasta sopimuksesta muuta johdu. Oikeutta vesillä liikkumiseen voitaisiin siten rajoittaa esimerkiksi tämän lain 5 luvussa tarkoitettulla alueellisella kiellolla tai rajoituksella tai siinä tarkoitettulla vesikuluneuvotyyppejä koskevalla kiellolla tai rajoituksella.

5 §. Vesikuluneuvon käyttämistä koskevat yleiset velvollisuudet. Pykälä sisältäisi yleisen säännöksen vesikuluneuvolla liikuttaessa ja sitä muuten käytettäessä noudatettavasta huolellisuudesta ja varovaisuudesta. Vesikuluneuvon käyttäjä ei saisi häiritä tai vaikeuttaa toisten liikkumista vesillä eikä aiheuttaa näille vaaraa tai vahinkoa. Vesikuluneuvon käyttäjä ei myöskään

saisi aiheuttaa vaaraa tai merkittävää tai tarpeetonta haittaa tai häiriötä luonnolle tai muulle ympäristölle, kalastukselle tai luonnon virkistyskäytölle tai muulle yleiselle tai yksityiselle edulle esimerkiksi tyhjäkäyttämällä moottoria tarpeettomasti tai päästämällä veteen käymäläjätevesiä ympäristönsuojelulain vastaisesti. Vesikulkuneuvon käyttäminen kattaisi kaikki vesikulkuneuvon käyttöön liittyvät toimenpiteet, mukaan lukien esimerkiksi vesikulkuneuvon kiinnittäminen. Pykälä vastaisi nykyisen vesiliikennelain 5 §:n 1 momenttia, mutta siinä puhuttaisiin vesikulkuneuvolla liikkujan sijaan vesikulkuneuvon käyttäjästä. Käytännössä vesikulkuneuvolla liikkuvat henkilöt ovat vesikulkuneuvon käyttäjiä. Lisäksi pykälän 2 momentissa viitattaisiin vesikulkuneuvon käyttäjän velvollisuuteen osallistua muissa laeissa tarkoitettuihin pelastustoimenpiteisiin sekä muihin toimiin, joihin onnettomuus- tai vaaratilanne antaa aiheutta. Termi pelastustoimenpide viittaisi muiden kuin viranomaisten suorittamiin toimenpiteisiin.

Vesillä liikkujan velvollisuudesta osallistua pelastustoimiin säädetään meripelastuslaissa (1145/2001). Meripelastuslain 10 §:ssä säädetään velvollisuudesta osallistua meripelastustoimeen. Sen 1 momentin mukaan jokaisen on viipymättä välitettävä vaaratilannetta koskevat ilmoitukset ja tiedonannot sekä ilmoitettava sitä koskevat havainnot ja toimenpiteet asianomaiselle meripelastuksen johtokeskukselle. Sen 2 momentissa säädetään, että se, joka tietää toisen olevan vaarassa merellä, on velvollinen, jos se häntä itseään tai muita kohtuuttomaan vaaraan saattamatta on mahdollista, ryhtymään oma-aloitteisesti tilanteen edellyttämiin tarpeellisiin ja mahdollisiin toimiin vaarassa olevan pelastamiseksi. Sen 3 momentissa säädetään, että meripelastusjohtajan määräyksestä on jokainen työkykyinen henkilö, joka oleskelee vaara- tai onnettomuusalueella taikka sen läheisyydessä, velvollinen, jos se on merellä vaarassa olevien ihmisten etsimiseksi tai pelastamiseksi välttämätöntä, avustamaan meripelastustoimen tehtävässä, jollei pätevä syy ole esteenä. Erityisestä syystä voidaan muuallakin oleskeleva henkilö velvoittaa avustamaan meripelastustoimen tehtävässä. Kyseisessä 3 momentissa säädetään myös kiellosta poistua tehtävästä ennen luvan saamista.

Vesillä liikkujan velvollisuudesta osallistua pelastustoimiin säädetään myös pelastuslaissa (379/2011). Pelastuslain 3 §:ssä säädetään yleisestä toimintavelvollisuudesta. Sen mukaan jokainen, joka huomaa tai saa tietää tulipalon syttyneen tai muun onnettomuuden tapahtuneen tai uhkaavan eikä voi heti sammuttaa paloa tai torjua vaaraa, on velvollinen viipymättä ilmoittamaan siitä vaarassa oleville, tekemään hätäilmoituksen sekä ryhtymään kykynsä mukaan pelastustoimenpiteisiin.

Lisäksi pelastuslain 37 §:ssä säädetään velvollisuudesta osallistua pelastustoimintaan. Sen mukaan pelastustoiminnan johtajalla on oikeus määrätä palo- ja onnettomuuspaikalla tai sen läheisyydessä oleva työkykyinen henkilö, jolla ei ole pätevää syytä esteenä, avustamaan pelastustoiminnassa, jos tämä on ihmisen pelastamiseksi tai onnettomuuden torjumiseksi välttämätöntä. Pelastusviranomaisella on vastaavassa tilanteessa oikeus, jos tilanteen hallitseminen ei muuten ole mahdollista, määrätä onnettomuuskunnassa oleskelevia työkykyisiä henkilöitä viipymättä saapumaan palo- tai onnettomuuspaikalle ja avustamaan pelastustoiminnassa. Tehtävästä on oikeus kieltäytyä vain pätevistä syistä. Sen 3 momentissa säädetään 1 momentissa tarkoitetun määräyksen voimassaolosta ja oikeudesta saada todistus pelastustyöhön osallistumisesta ja sen 4 momentissa säädetään kiellosta lähteä palo- tai onnettomuuspaikalta ennen luvan saamista.

Rikoslain 21 luvun 15 §:ssä säädetään pelastustoimen laiminlyöntiä koskevasta rangaistuksesta.

6 §. *Vesikulkuneuvon kuljettajaa, päällikköä ja luovuttajaa koskevat yleiset vaatimukset.* Pykälässä säädettäisiin siitä, millä edellytyksillä vesikulkuneuvoa saa kuljettaa, ohjailta ja hallita, sekä siitä, kuka on vesikulkuneuvon päällikkö ja millainen on hänen vastuunsa. Lisäksi pykälässä säädettäisiin siitä, kenelle vesikulkuneuvon saa luovuttaa. Lähtökohtaisesti vaatimukset

olisivat samat kuin voimassa olevan vesiliikennelain 6 ja 7 §:ssä, mutta niihin tehtäisiin täsmennyksiä. Säännökset vesikulkuneuvon päälliköstä ja hänen vastuustaan ja luovuttajan vastuusta olisivat uusia.

Pykälän 1 momentin mukaan vesikulkuneuvoa saisi kuljettaa, ohjailta tai hallita vain henkilö, jolla on olosuhteisiin nähden tarvittava ikä, kyky ja taito. Vaatimukset koskisivat kaikkia vesikulkuneuvoja. Ne koskisivat paitsi kuljettajaa myös henkilöä, joka ohjailisi tai hallitsisi vesikulkuneuvoa. Tämä olisi yhdenmukaista pykälän 2 momentissa ehdotetun päällikkösäätelyn periaatteiden kannalta. Pykälässä olisi myös pääasiassa voimassa olevaa vesiliikennelakia vastaava säännös siitä, että rekisteröitävää moottorikäyttöistä vesikulkuneuvoa saa ohjailta tai hallita vain henkilö, joka on täyttänyt 15 vuotta. Moottorikäyttöisellä vesikulkuneuvolla tarkoitettaisiin vesikulkuneuvoa, joka kulkisi moottorilla. Yleinen kyky ja taitoa koskeva vaatimus ei estäisi sitä, että vesikulkuneuvolla liikkumista voitaisiin yhä harjoitella. Rekisteröitävän moottorikäyttöisen vesikulkuneuvon ohjauslaitteita voisi myös käyttää eli sitä voisi kuljettaa myös alle 15-vuotias henkilö, joka opettelee sen käyttämistä. Tällöin jonkun muun olisi kuitenkin vastattava vesikulkuneuvon varsinaisesta ohjailusta eli sen kokonaisvaltaisesta turvallisesta kulusta. Ohjailu on laajempi käsite kuin ohjauslaitteiden käyttäminen. Vesikulkuneuvon ohjauslaitteita (kuten ruoria tai peräsintä) käyttävää henkilöä kutsutaan yleensä kuljettajaksi. Vesikulkuneuvon ohjailusta voi kuitenkin vastata toinen henkilö kuin se, joka käyttää ohjauslaitteita. Ohjailulla tarkoitetaan kokonaisvaltaisempaa vastuuta vesikulkuneuvon turvallisesta kulusta. Ohjailusta vastaava henkilö voi esimerkiksi antaa ohjeita ohjauslaitteita käyttävälle henkilölle ja kertoa hänelle, mihin suuntaan vesikulkuneuvoa kuljetetaan. Vesikulkuneuvon hallinta taas viittaisi paitsi kokonaisvaltaiseen vastuuseen sen kulusta myös muuhun kuin varsinaiseen ohjailuun, kuten vastuuseen veneen kiinnittämisestä. Automatisoitua vesikulkuneuvoa voitaisiin hallita myös ilman, että sitä ohjailtaan vesikulkuneuvossa.

Pykälän 2 momentin säännös olisi uusi. Sen mukaan vesikulkuneuvon kulusta ja turvallisuudesta vastaisi vesikulkuneuvon päällikkö, jollei merilain 6 luvusta muuta johdu. Voimassa olevassa vesiliikennelaissa ei ole säännöksiä päälliköstä. Pykälän päällikköä koskeva määritelmä koskisi muuta kuin kauppamerenkulkua. Kauppamerenkulun osalta päälliköstä säädetään merilaissa ja liikenteen palveluista annetussa laissa (320/2017), jossa on vaatimukset päällikön pätevydestä ja iästä. Lakiesityksessä ehdotetaan vapaa-ajan veneilyyn osittain vastaavaa päällikköysäytäntelyä kuin merilaissa, mutta vaatimukset olisivat kevyemmät. Säännöksen mukaan päällikkö olisi henkilö, joka tosiasiallisesti ohjailee tai hallitsee vesikulkuneuvoa eli vastaa tosiasiallisesti vesikulkuneuvon kulusta. Päällikkö voi olla esimerkiksi kuljettaja tai muu vesikulkuneuvon käyttäjä, joka tosiasiallisesti vastaa vesikulkuneuvon turvallisesta kulusta. Vesikulkuneuvoa voisi ohjailta myös etäohjauksella. Lisäksi säädettäisiin siitä, että jos olisi epäselvää, kuka on päällikkö, päälliköksi katsottaisiin viime sijassa liikenneasioiden rekisteriin merkitty vesikulkuneuvon omistaja tai haltija. Liikenneasioiden rekisteriin merkityn haltijan mainitseminen säännöksessä on tarpeen, koska vesikulkuneuvo voi olla tosiasiallisesti myös esimerkiksi rahoituslaitoksen omistuksessa, mutta se ei voi käytännössä toimia päällikkönä. Omistajalla tai haltijalla päällikön vastuu voisi kuitenkin olla vain silloin kun hän olisi itse voinut tosiasiallisesti vaikuttaa tekoon tai laiminlyöntiin. Vastuu kattaisi niin tavallisen vahingonkorvausvastuun kuin rikosoikeudellisen vastuun. Omistajalla vastuu voisi olla esimerkiksi silloin kun vesikulkuneuvossa olevien henkilöiden keskuudesta ei pystyttäisi osoittamaan ketään muuta henkilöä, joka olisi vastuussa ohjailusta ja omistajalla itsellään olisi voinut olla tosiasiallinen mahdollisuus puuttua ohjailuun. Omistajalla ja rekisteriin merkityllä haltijalla voisi olla normaali vahingonkorvausvastuu myös esimerkiksi silloin kun vesikulkuneuvo olisi jätetty heitteille ja se olisi aiheuttanut vahinkoa esimerkiksi merenkulun turvalaitteille tai kun vahinkoa olisi aiheutunut vesikulkuneuvon ollessa ankkuroituna tyhjänä väärään paikkaan eikä ketään muuta pystyttyä osoittamaan vastuulliseksi. Toisin kuin merilaissa, esitettävään lakiin ei sisältyisi mitään normaalia vastuuta ankarampaa vahingonkorvausvastuuta. Jos vene olisi esimerkiksi varastettu,

olisi päällikkövastuu ja siten sekä rikosoikeudellinen vastuu että vahingonkorvausvastuu lähtökohtaisesti varkauteen syyllistyneellä henkilöllä. Päällikön vastuusta säädettäisiin tarkemmin 7 §:ssä.

Pykälän 3 momentin mukaan vesikulkuneuvoa ei saisi luovuttaa sellaisen henkilön kuljetettavaksi, ohjailtavaksi tai hallittavaksi eikä vuokrata sellaiselle henkilölle, jolla ei ole siihen 1 momentissa edellytettyä ikää, kykyä ja taitoa. Säännös vastaisi pääosin nykyistä vesiliikennelain 7 §:ää, mutta siihen lisättäisiin maininta vesikulkuneuvon ohjailemisesta ja hallitsemisesta sekä vesikulkuneuvon vuokraamisesta.

Pykälän 4 momentti olisi uusi säännös. Sen mukaan kuljetettavaksi, ohjailtavaksi tai hallittavaksi luovutetun tai vuokratun vesikulkuneuvon luovuttaja vastaisi siitä, että vesikulkuneuvo olisi luovutushetkellä kyseiselle vesialueelle ja siihen liittyviin olosuhteisiin nähden rakenteeltaan, varusteiltaan, kunnoltaan ja muilta ominaisuuksiltaan turvallinen siten kuin 6 luvun 107 §:ssä säädetään. Vesikulkuneuvon luovuttaja ja vuokranantaja vastaisi siis lähtökohtaisesti vesikulkuneuvon turvallisuudesta vain luovutushetkellä ja siihen vesialueeseen nähden, jolla on tarkoitus liikkua. Säännöksellä on tarkoitus selkeyttää eri tahojen vastuita vesikulkuneuvon luovuttamiseen liittyen. Vesikulkuneuvon luovuttaja ei voisi vastata vesikulkuneuvon turvallisuudesta kaikissa mahdollisissa olosuhteissa ja matkoilla, joita vuokraaja päättää myöhemmin tehdä. Momentissa todettaisiin myös, että luovuttajan tulisi antaa vesikulkuneuvon vastaanottajalle riittävä opastus vesikulkuneuvon turvalliseen käyttöön. Säännös on tärkeä kuluttajaturvallisuuden kannalta. Säännös on tärkeä myös tilanteissa, joissa vesikulkuneuvon vastaanottaja ei toimi kuluttajan ominaisuudessa, kuten yrityksen tilatessa työntekijöilleen vesikulkuneuvon käyttöön virkistyspäiväksi. Vuokraustilanteessa vesikulkuneuvon tulevan päällikön vastuu määräytyisi tämän luvun 7 §:n mukaisesti. Vesikulkuneuvon luovuttajana ei pidetä sellaista vesikulkuneuvon välittäjää, joka vain välittää vesikulkuneuvon vuokralleantajalta vuokralleottajalle esimerkiksi sähköisesti ottamatta itse vastuuta vesikulkuneuvon kunnosta tai varusteista ja ilman, että kyseinen välittäjä itse omistaisi vuokrattavaa vesikulkuneuvoa tai olisi sen rekisteriin merkitty haltija.

7 §. Päällikön yleinen vastuu. Pykälässä säädettäisiin päällikön yleisestä vastuusta. Säännös olisi uusi. Säännökseen on otettu mallia merilain 6 luvun vastaavista säännöksistä, joissa säädetään päällikön velvollisuuksista kaupparerenkulussa.

Pykälän 1 kohdan mukaan päällikön olisi huolehdittava siitä, että vesikulkuneuvo olisi aiottuun matkaan ja olosuhteisiin nähden rakenteeltaan, kunnoltaan ja muilta ominaisuuksiltaan turvallinen siten kuin 6 luvun 107 §:ssä säädetään. Vesikulkuneuvo olisi matkaan ja olosuhteisiin nähden turvallinen esimerkiksi silloin, kun se olisi CE-merkitty vesikulkuneuvo ja olosuhteet (tuuli ja merkitsevä aallonkorkeus), joissa sitä käytetään, vastaisivat korkeintaan kyseisen vesikulkuneuvon suunnitteluluokassa määriteltyjä olosuhteita, ja silloin, kun se olisi kuormattu tasaisesti eikä sen maksimikuormaa, maksimihenkilömäärää ja maksimikonetehoa olisi ylitetty. Myös vesikulkuneuvon rakenteet ja kunto olisi otettava huomioon turvallisuutta arvioitaessa.

Pykälän 2 kohdan mukaan päällikön tulisi myös huolehtia siitä, että vesikulkuneuvossa olevia henkilöitä on ohjeistettu riittävällä tavalla turvallisesta vesikulkuneuvossa toimimisesta. Ohjeistus voisi koskea esimerkiksi pelastusliivien sijoitusta ja käyttöä. Ohjeistuksen riittävyys on arvioitava kussakin tapauksessa erikseen ja se riippuisi muun muassa vesikulkuneuvon tyypistä, matkan pituudesta ja vesikulkuneuvossa olevien henkilöiden iästä tai tottumuksesta liikkua vesillä. Ohjeistamisella voidaan tarkoittaa myös vain huomauttamista silloin, kun esimerkiksi pienenä veneessä oleva henkilö nousee seisomaan kesken matkan.

Pykälän 3 kohdan mukaan päällikön olisi myös huolehdittava siitä, että vesikulkuneuvossa olisi tarvittavat varusteet, jotka olisivat kunnossa ja helposti saatavilla. Tarvittavista varusteista säädetäisiin jäljempänä lain 6 luvun 108 §:ssä ja niistä voitaisiin määrätä tarvittaessa sen nojalla annettavassa määräyksessä. Päällikön olisi huolehdittava siitä, että varusteet 108 §:ssä tarkoitettussa vesikulkuneuvossa kuten moottoriveneessä moottorin tehosta riippumatta ovat kunnossa, ja tämän varmistamiseksi hänen tulisi säännöllisesti tarkistaa varusteiden kunto. Päällikön tehtävänä olisi myös huolehtia siitä, että varusteet olisivat helposti saatavilla. Tällä tarkoitetaan yleisesti sitä, että varusteet saadaan käyttöön ilman erillisiä apuvälineitä, kuten esimerkiksi avainta tai ruuvitalttaa. Esimerkiksi pelastusliivit eivät saisi olla matkan aikana lukkojen takana laatikossa vaan niiden pitäisi olla sellaisessa paikassa, josta ne ovat nopeasti päälle puettavissa.

Pykälän 4 kohdan mukaan päällikön tulisi myös huolehtia siitä, että vesikulkuneuvossa olisi käytettävissä asianmukaisia merikarttoja ja merenkulkujulkaisuja, jos aiottu matka edellyttää reittisuunnittelua matkan pituuden tai muun vastaavan syyn tai olosuhteen johdosta. Säännökseen on otettu mallia SOLAS-yleissopimuksen V-luvusta, jossa säädetään aluksen navigointiturvallisuudesta. Asianmukaisilla merikartoilla tarkoitetaan joko merikarttaviranomaisen julkaisemia tai sen auktorisoimana julkaistuja painettuja tai elektronisia merikarttoja, joiden ajantasaisuudesta on huolehdittu. Merenkulkujulkaisuilla tarkoitetaan viranomaisen julkaisemia, merikarttaa muun muassa karttakorjauksin täydentäviä ja reitin suunnittelua palvelevia julkaisuja. Asiakirjojen tulisi olla käytettävissä aina sellaisilla matkoilla, jotka edellyttävät reitin suunnittelua, kuten pitemmällä matkoilla tai kuljettaessa tuntemattomilla vesillä. Niitä ei tarvitsisi olla vesikulkuneuvossa mukana esimerkiksi jatkuvasti toistuvilla lyhyillä matkoilla mökki-saareen tai kalastuksessa tällaisella lähialueella.

Päällikön olisi pykälän 5 kohdan mukaan huolehdittava siitä, että vesikulkuneuvossa olevilla henkilöillä olisi jäljempänä 6 luvun 108 §:n 1 momentin 1 kohdassa tarkoitettut kelluntavälineet puettuina sään, aallokon, vesikulkuneuvon kunnan tai muiden olosuhteiden niin edellyttäessä. Kelluntavälineillä tarkoitettaisiin 6 luvun 108 §:n 1 momentin 1 kohdassa mainittuja pelastusliivejä, kelluntapukineita ja pelastuspukuja. Koska 108 § koskee liikkeellä olevia moottorilla tai rungoltaan yli viiden metrin pituista purjeella varustettua vesikulkuneuvoa, koskisi 5 kohta näitä kyseisiä vesikulkuneuvoja. Vastuu kelluntavälineiden käytöstä olisi päälliköllä. Olosuhteet, joissa kelluntavälineitä tulisi käyttää, jäisivät päällikön arvioitavaksi, mutta päällikön olisi aina otettava huomioon erityisesti sää, kuten vallitseva tuuli, aallonkorkeus ja vesikulkuneuvon kunto. Muita olosuhteita, joita arvioinnissa olisi otettava huomioon, olisivat esimerkiksi käytettävän vesikulkuneuvon tyyppi ja kulkunopeus. Vesikulkuneuvo voi olla purje- tai moottorikäyttöinen, rakenteeltaan avoin tai katettu tai jotain näiden väliltä, uppouma- tai liukuvarunkoinen tai puoliliukuva. Nämä ja monet muut ominaisuudet vaikuttavat vesikulkuneuvon käyttäytymiseen eri olosuhteissa ja siten myös kelluntavälineiden käytön tarpeeseen. Olosuhteita, joita päällikön tulee ottaa huomioon, voisivat myös olla esimerkiksi huonontunut näkyvyys tai matkustajan huono kunto, ikä, vammaisuus tai muu olosuhde, johon liittyy turvallisuusriski vesikulkuneuvossa oleville henkilöille. Myös vesikulkuneuvon vaurioituminen matkan aikana voi muuttaa olosuhteet sellaisiksi, että vesikulkuneuvossa olevilla henkilöillä tulee olla kelluntavälineet päälle puettuina. Onnettomuustilanteissa, joissa henkilövahinkoja sattuu, päällikön vastuu kelluntavälineiden käytöstä tai käyttämättä jättämisestä arvioitaisiin todennäköisesti joka tapauksessa jälkikäteen.

Pykälän 6 kohdassa edellytettäisiin, että päällikkö huolehtisi siitä, että vesikulkuneuvossa olisi tarvittavat asiakirjat. Tarvittavilla asiakirjoilla tarkoitettaisiin tämän lain 3 luvun 41 §:ssä säädettyä pätevyyskirjaa, 7 luvun 117 §:n mukaista vesikulkuneuvon rekisteröintitodistusta ja 7 luvun 119 §:n mukaista todistusta koetunnuksesta.

Päällikön vastuu olisi jakamaton eli se voisi olla vain yhdellä henkilöllä kerrallaan. Näin ollen esimerkiksi työpaikan virkistäytymisretkillä, joilla vuokrataan vene miehistöineen ja työntekijöilläkin olisi mahdollisuus osallistua ohjailuun, olisi hyvä etukäteen sopia päällikkövastuusta selkeästi. Päällikön vastuu koskisi myös etäohjausta eli vesikulkuneuvon hallintaa sen ulkopuolelta käsin. Myös etäohjauksessa vastuusta on syytä sopia erikseen.

8 §. Vesiliikennettä valvovat viranomaiset. Vesiliikennettä valvovia viranomaisia olisivat pykälän 1 momentin mukaan poliisi, Rajavartiolaitos, Tulli ja Liikenne- ja viestintävirasto. Valvovat viranomaiset olisivat samat kuin nykyisin eikä niiden tehtäviä ole tarkoitus tässä yhteydessä muuttaa. Nykyisen vesiliikennelain 23 §:n mukaan vesiliikennelain yleistä noudattamista valvoo Liikennevirasto ja vesikulkuneuvojen käyttämisestä vesialueella valvovat Liikenteen turvallisuusvirasto, poliisi, Rajavartiolaitos ja tullilaitos. Pykälässä olisi kuitenkin päivitetty tiedot uudesta virastosta. Nykyisen vesiliikennelain mukaan ympäristöhaittojen ehkäisemisen ja torjumisen osalta lain noudattamisen yleinen valvonta kuuluu toimivaltaiselle elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle sen toimialueella. Vastaava säännös ELY-keskuksen toimivallasta on ehdotetun lain 132 §:ssä.

Liikenne- ja viestintävirasto on lisäksi huvivenelain mukaisesti huvivenelain soveltamisalaan kuuluvien vesikulkuneuvojen markkinavalvoja.

Pykälän 2 momentissa todettaisiin, että Saimaan kanavan vuokra-alueella sovelletaan Saimaan kanavaa koskevan sopimuksen 6 artiklan 2 kappaleessa ja 15 artiklan 1 kappaleessa tarkoitettuja määräyksiä. Sopimuksen 6 artiklan 2 kappaleen mukaan raja- ja tullitarkastukset sekä tarvittaessa muut tarkastukset tehdään Venäjän federaation lainsäädännön mukaisesti Venäjän alueelle tuleville ja sieltä poistuville. Sopimuksen 15 artiklan mukaan vuokra-alueella toimivat pääsääntöisesti Venäjän viranomaiset.

9 §. Kanavien ja avattavien siltojen käyttöpalvelut. Pykälä koskisi kanavien ja avattavien siltojen käyttöpalvelujen tehtäviä. Pykälän 1- 4 momentti vastaisi pääosin nykyisen vesiliikennelain 21 a §:ää, jossa säädetään kanavien ohjauspalvelujen järjestämisestä. Koska käyttöpalvelujen tehtäviin kuuluvat myös avattavien siltojen ohjauspalvelujen järjestäminen, lainkohta sisältäisi selvyuden vuoksi myös nämä palvelut. Pykälän 1 momentin sanamuotoa muutettaisiin siten, että siinä ei asetettaisi velvoitetta sopimuksen tekemiseen ja että se mahdollistaisi sopimuksen tekemisen yksityisen palveluntarjoajan lisäksi myös julkisen palveluntarjoajan kanssa. Pykälän 4 momenttiin lisättäisiin maininta siitä, että vahingonkorvauksesta säädetään vahingonkorvauslaissa (412/1974).

Pykälän 5 momentissa mahdollistettaisiin kanavien ja avattavien siltojen käytön järjestäminen myös itsepalveluna.

2 luku. Vesiliikenteen säännöt ja vesiliikenteen ohjaamisen periaatteet

Luku sisältäisi vesiliikenteen säännöt ja vesiliikenteen ohjaamisen periaatteet. Voimassa olevan vesiliikennelain 5 §:n 2 momentissa säädetään siitä, että vesikulkuneuvon kuljettajan on noudatettava vesiliikenteen liikennesääntöjä ja vesiliikennemerkeillä tai valo-opasteilla ilmaistuja määräyksiä, kieltoja ja rajoituksia. Kyseisessä pykälässä ei ole tarkennettu, mitä nämä liikennesäännöt ovat, mutta vesiliikennelain perusteluissa (HE 66/1996 vp) kerrotaan, että liikennesääntöillä tarkoitetaan muun muassa meriteiden sääntöjä, sisävesisääntöjä ja kanavien ja avattavien siltojen liikennesääntöjä.

Vastuu vesiliikenteen sääntöjen ja sen ohjaamisen periaatteiden noudattamisesta on viime kädessä aina päälliköllä. Koska sääntöjä on noudatettava sekä kauppamerenkulussa että muussa vesiliikenteessä, tarkoitetaan päälliköllä tässä luvussa myös merilaissa tarkoitettua päällikköä.

Luvussa olisi informatiivinen säännös meriteiden sääntöjen soveltamisesta tietyillä alueilla sellaisenaan ja säännös siitä, miten näitä sääntöjä on noudatettava muilla vesialueilla. Luku sisältäisi myös yleiset vesiliikenteen sääntöjä koskevat periaatteet ja sellaiset erilaiset poikkeukset ja lisäykset meriteiden sääntöihin, joita noudatetaan sisäisillä kulkuvesillä. Se sisältäisi tarkempia viittauksia meriteiden sääntöihin ja tärkeimmät säännökset, jotka nyt sisältyvät sisävesisääntöjä sekä kanavia ja avattavia siltoja koskeviin asetuksiin. Nämä säännökset on nykyisin annettu asetuksilla, mutta koska ne sisältävät yksilön oikeuksia ja velvollisuuksia koskevia säännöksiä, on niistä perustuslain (731/1999) 80 §:n mukaan säädettävä lailla. Sisävesisäännöt ja kanava-asetuksen säännökset sisällytettäisiin vesiliikennelain 2 lukuun ja nämä asetukset kumottaisiin.

10 §. Meriteiden sääntöjen noudattaminen. Pykälän 1 momenttiin sisällytettäisiin yleissäännös siitä, että päällikön olisi avomerellä, kaikilla siihen yhteydessä olevilla kulkuvesillä, joilla merialukset voivat liikennöidä, ja kauppamerenkulun väylillä noudatettava meriteiden sääntöjä. Säännös olisi luonteeltaan informatiivinen. Momentti vastaisi meriteiden sääntöjen 1 säännön a kappaletta, jonka mukaan: ”Nämä säännöt koskevat kaikkia aluksia avomerellä ja kaikilla siihen yhteydessä olevilla kulkuvesillä, joilla merialukset voivat liikennöidä.” Säännöksessä todettaisiin kuitenkin, että meriteiden sääntöjä olisi noudatettava kauppamerenkulun väylillä, koska meriteiden sääntöjä sovelletaan jo nykyisin sellaisenaan myös Saimaan syväväylästä.

Säännöksessä selvennettäisiin myös, mitä kauppamerenkulun väylillä tarkoitetaan. Kauppamerenkulun väylät ovat vesilain nojalla määrättyjä yleisiä kulkuväyliä. Kauppamerenkulkuun tarkoitetut väylät on nykyisin luokiteltu Liikenneviraston vesiväyläluokituksesta antamassa ohjeessa (Dnro 1280/090/2013). Nämä väylät ovat ensisijaisesti kauppamerenkulkua varten rakennettuja väyliä, joista maksetaan väylämaksuja. Kauppamerenkulun väyliä on kaikkiaan noin 60 ja ne johtavat Suomen ulkomaankauppaa välittäviin satamiin tai yhdistävät tällaisia väyliä rannikon suuntaisesti.

Meriteiden sääntöjen keskeisin sisältö on yhteentörmäyksen välttäminen. Meriteiden sääntöjen osassa B ovat ohjaus- ja kulkusäännöt (I–III osastot), jotka sisältävät yhteentörmäämisen estävät säännöt aluksille kaikissa näkyvyysolosuhteissa. Meriteiden säännöt koskevat tähystystä, turvallista nopeutta, yhteentörmäämisen vaaraa, toimenpiteitä yhteentörmäämisen välttämiseksi, ahtaita kulkuväyliä, ohittamista ja väistämismuuttajuuksia. Nämä säännöt muodostavat kattavan kokonaisuuden väistämissääntöjä, eikä niitä voida soveltaa osittain.

Meriteiden sääntöjen 1 säännön b kappaletta mukaan: ”Nämä säännöt eivät estä soveltamasta erityisiä määräyksiä, joita asianomainen viranomaisella on antanut noudatettaviksi ankkurointi-alueilla, satamissa, joissa, järvissä tai sisäisillä kulkuvesillä, jotka ovat yhteydessä avomereen ja joilla merialukset voivat liikennöidä. Tällaisten erityisten määräysten on oltava mahdollisimman yhdenmukaiset näiden sääntöjen kanssa.” Tämän vuoksi pykälän 2 momentissa todettaisiin, että meriteiden sääntöjä on pääsääntöisesti noudatettava myös sisäisillä kulkuvesillä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että meriteiden sääntöjä olisi noudatettava sisäisillä kulkuvesillä jäljempänä samassa luvussa mainituin poikkeuksin ja lisäyksin. Tässä momentissa määriteltäisiin sisäiset kulkuvedet. Määritelmä vastaisi sisävesisäännöissä olevaa määritelmää, mutta siihen lisättäisiin selkeyden vuoksi ilmaisu ”merelle päin”.

Sisäisillä kulkuvesillä tarkoitettaisiin järviä, jokia, kanavia ja merialuetta, jonka ulkorajan muodostaa se viiva, jonka jokainen piste on kahden meripeninkulman etäisyydellä lähimmästä sisäisiä aluevesiä rajaavasta perusviivan pisteestä merelle päin. Sisäisten aluevesien ja sisäisten kulkuvesien rajat on selvitetty kohdassa 1.1.3 olevassa kuvassa.

Sisäisten kulkuvesien rajan tarkoituksena on sallia edelleen vain rannikkoa pitkin liikkuville vesikulkuneuvojen käyttäjille eräitä poikkeuksia meriteiden sääntöjen noudattamisesta. Tähän rajaan asti, joka laajentaa sisäisiä aluerajoja vielä kaksi meripeninkulmaa avomerelle päin, voitaisiin yhä kulkea noudattamatta kaikkia meriteiden sääntöjen valo- ja merkkikuvioita koskevia määräyksiä. Näin rannikkoa pitkin kulkevilla aluksilla voitaisiin yhä kiertää ulommatkin luodot. Tarkoituksena on myös helpottaa valvontaa.

11 §. Vesiliikenteen sääntöjen noudattaminen ja vesiliikenteen ohjaaminen. Pykälän 1 momentti vastaisi osittain nykyisen vesiliikennelain 5 §:n 2 momentissa tarkoitettua yleistä velvollisuutta noudattaa liikennesääntöjä ja vesiliikennemerkeillä tai valo-opasteilla ilmoitettuja määräyksiä, kieltoja ja rajoituksia. Siihen lisättäisiin kuitenkin myös velvollisuus noudattaa vesiliikennettä valvovan henkilön antamaa merkkiä, käskyä tai kieltoa ja vesiliikennettä ohjaavan henkilön antamaa merkkiä. Säännökseen on otettu mallia ehdotettua uutta tieliikennelakia koskevasta hallituksen esityksestä (HE 180/2017 vp), jota vastaavan sääntelyn tarkoituksena on paitsi osoittaa vesillä liikkujan velvollisuus, myös määrittää liikennesääntöjen suhde viranomaisten vesillä antamiin merkkeihin, kieltoihin ja käskyihin sekä valo-opasteisiin ja vesiliikennemerkkeihin. Lisäksi säännöksessä lueteltaisiin henkilöt, jotka voivat toimia vesiliikennettä valvovina tai ohjaavina henkilöinä.

Pykälän 1 momentissa velvoitettaisiin päällikkö noudattamaan tämän luvun vesiliikenteen sääntöjä, vesiliikennettä valvovan henkilön antamaa käskyä, kieltoa tai merkkiä tai vesiliikennettä ohjaavan henkilön antamaa merkkiä ja valo-opasteella tai vesiliikennemerkillä osoitettua velvollisuutta.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin vesiliikennettä valvovista ja ohjaavista henkilöistä. Vesiliikennettä voisi säännöksen mukaan valvoa poliisin, Rajavartiolaitoksen, Tullin tai Liikenne- ja viestintäviraston viranhaltija, jonka tehtäviin kuuluu vesiliikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden varmistaminen tai yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitäminen. Valvontatehtävä voisi perustua myös poliisilakiin (872/2011), rajavartiolakiin (578/2005) tai tullilakiin (304/2016), joissa säädetään kyseisten viranomaisten valvonta- ja ohjaamistehtävistä, joita nämä hoitavat myös vesillä. Ehdotetun lain 1 luvun 8 §:ssä on yleissäännös vesiliikennettä valvovista viranomaisista. Tässä momentissa kyse olisi henkilöistä, jotka tosiasiaassa valvovat vesiliikennettä.

Vesiliikennettä voisi säännöksen mukaan ohjata muu henkilö, jonka poliisi, Rajavartiolaitos, Tulli tai pelastusviranomaisen on yksittäistapauksessa tai määräajaksi määrännyt ohjaamaan liikennettä onnettomuuden, yleisötapahtuman, kilpailun tai muun vastaavan synn vuoksi tai yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitämiseksi. Puolustusvoimien harjoitusten aikana sekä aluevalvonta- ja öljyntorjuntatehtävissä vesiliikenteen ohjaajana voisi toimia myös Puolustusvoimien tehtävään määräämä sotilas. Tilanteet aluevalvonta- ja öljyntorjuntatehtävissä voivat olla nopeita ja muita viranomaisia ei välttämättä ole alkuvaiheessa käytettävissä liikenteen ohjaamiseen.

Vesiliikennettä ohjaavaksi henkilöksi voitaisiin yksittäistapauksissa määrätä esimerkiksi kanavan käyttöhenkilökuntaan kuuluva henkilö.

Pykälän 3 momentissa määritettäisiin liikennesääntöjen suhde viranomaisten vesillä antamiin merkkeihin, kieltoihin ja käskyihin sekä valo-opasteisiin ja vesiliikennemerkkeihin. Vesillä liikujan olisi ensisijaisesti noudatettava vesiliikennettä valvovan henkilön antamaa käskyä, kieltoa tai merkkiä tai vesiliikennettä ohjaavan henkilön antamaa merkkiä ja toissijaisesti vesiliikennemerkillä tai valo-opasteella osoitettua velvollisuutta, vaikka se edellyttäisi poikkeamista vesiliikenteen säännöstä, kuitenkin niin, että valo-opaste on ensisijainen vesiliikennemerkkiin nähden.

Pykälän 4 momentin mukaan poliisi-, tulli-, rajavartio-, pelastus- ja ensihoitotehtävässä olevan vesikulkuneuvon kuljettaja ja meripelastusyksikön sekä Puolustusvoimien vesikulkuneuvon kuljettaja saisi tehtävän sitä edellyttäessä tarpeellista varovaisuutta noudattaen poiketa vesiliikennemerkillä tai valo-opasteella osoitetuista velvollisuuksista ja muista 2 luvussa mainituista vesiliikenteen säännöistä lukuun ottamatta väistämisvelvollisuutta. Jos olosuhteet sitä edellyttäisivät, tulisi antaa erityisiä ääni- ja valomerkkejä. Säännös vastaisi pääosin nykyisen vesiliikennelain 5 §:n 3 momenttia, mutta sen sanamuotoa selkeytettäisiin. Säännöksestä poistettaisiin viittaus tehtävän kiireellisyyteen ja siinä täsmennettäisiin niitä tahoja, jotka saavat poiketa edellä mainituista vesiliikennemerkillä tai valo-opasteella osoitetuista velvollisuuksista ja muista liikennesäännöistä.

Pykälän 5 momentin mukaan edellä 4 momentissa tarkoitetut poikkeukset koskisivat myös toisen valtion toimivaltaista viranomaista ja toiseen valtioon rekisteröidyn vesikulkuneuvon kuljettajaa Suomen alueella sen mukaan kuin toimivallasta on erikseen valtioiden välillä sovittu tai erikseen säädetty. Säännös olisi tarpeen, koska EU-lainsäädännön ja kansainvälisten sopimusten mukaisissa tehtävissä toimivilla toisen valtion toimivaltaisilla viranomaisilla voi olla tarve poiketa liikennesäännöistä Suomessa. Säännökseen on otettu mallia tieliikennelain (729/2018) 184 §:n 2 momentista.

12 §. Turvallinen kulku ja nopeus. Laki sisältäisi yleissäännöksen turvallisesta kulusta ja nopeudesta. Pykälän 1 momentin mukaan vesikulkuneuvossa olisi kulussa ollessa oltava asianmukainen näkö- ja kuulotähystys. Säännös perustuisi meriteiden sääntöjen 5 sääntöön, jossa määrätään tähystyksestä. Asianmukaisella tähystyksellä tarkoitetaan muun muassa sitä, että vesikulkuneuvosta pidettäisiin näkö- ja kuulohavaintojen avulla ja myös muilla käytettävissä olevilla keinoilla tähystystä toimintaympäristössä tapahtuvien merkittävien muutosten varalta. Havaintojen avulla arvioitaisiin kokonaistilanne sekä yhteentörmäysvaara, karilleajoavaara ja muut merenkululle aiheuttavat vaarat sekä havaittaisiin hädässä olevat alukset tai lentokoneet, haaksirikkoiset, hyltyt ja hylkytavara ja muut turvallista navigointia vaarantavat tekijät.

Pykälän 2 momentin mukaan vesikulkuneuvoa olisi ohjailtava voimassa olevan nopeusrajoituksen mukaisesti ja olosuhteisiin nähden oikein valitulla nopeudella yhteentörmäämisen ja ympäristölle aiheutettavan vahingon välttämiseksi. Säännös perustuisi osittain meriteiden sääntöjen 6 sääntöön, joka koskee turvallista nopeutta, mutta sitä täydennettäisiin siten, että säännöksessä edellytettäisiin voimassa olevan nopeusrajoituksen noudattamista.

13 §. Yhteentörmäämisen vaara ja sen välttäminen. Pykälä sisältäisi yleissäännöksen yhteentörmäämisen vaarasta ja sen välttämisestä. Säännöksen mukaan päällikön olisi arvioitava ja esitettävä yhteentörmäämisen vaara ja hänen olisi ryhdyttävä ajoissa ja turvallisesti kaikkiin toimenpiteisiin yhteentörmäämisen välttämiseksi. Säännös perustuisi meriteiden sääntöjen 7 ja 8 sääntöön, jotka koskevat yhteentörmäämisen vaaraa ja toimenpiteitä yhteentörmäämisen välttämiseksi.

14 §. Ohittaminen, kohtaaminen ja väistäminen. Lakiin otettaisiin uusi yleissäännös ohittamisesta, kohtaamisesta ja väistämisestä.

Pykälän 1 momentin mukaan ohittamis-, kohtaamis- ja väistämistilanteessa olisi noudatettava erityistä varovaisuutta ottaen huomioon meriteiden sääntöjen osan B määräykset. Meriteiden sääntöjen osa B koskee ohjaus- ja kulkusääntöjä eli siinä määritellään vesiliikenteen väistämissäännöt, kuten esimerkiksi se, kuinka eri alukset väistävät toisiaan eri tilanteissa.

Pykälän 2 momentin mukaan ohittaminen kanavassa olisi sallittu ainoastaan silloin, kun edellä kulkevan vesikulkuneuvon tai puutavaralautan nopeus on huomattavasti takana kulkevan vesikulkuneuvon suurinta sallittua nopeutta pienempi. Säännös vastaisi nykyisen kanava-asetuksen 12 §:n 1 momenttia, mutta siinä puhuttaisiin aluksen sijaan vesikulkuneuvosta. Lisäksi 2 momentissa säädettäisiin, että ohittaminen kanavassa olisi kielletty sulun odotussataman tai sillan kohdalla. Sulun odotussatamalla tarkoitetaan sulun ylä- ja alapuolella olevia kiinnittymis- ja laituripaikkoja, joissa vesikulkuneuvo voi muiden vesikulkuneuvojen kulkua häiritsemättä odottaa sulutusvuoroaan. Säännös vastaisi pääosin kanava-asetuksen 12 §:n 2 momenttia, mutta sanamuotoa on selkeytetty ja yksinkertaistettu.

Pykälän 3 momentin mukaan silloin, kun kaksi moottorilla kulkevaa vesikulkuneuvoa kohtaa ahtaassa kulkuväylässä siten, etteivät ne voi vaaratta sivuuttaa toisiaan, olisi paikalle myöhemmin tulleen vesikulkuneuvon odotettava, kunnes toinen vesikulkuneuvo on sen sivuuttanut. Kun moottorilla kulkeva vesikulkuneuvo kohtaa toisen moottorilla kulkevan vesikulkuneuvon vuolaassa, ohjailuun vaikuttavassa virtapaikassa, olisi vastavirtaan kulkevalla kulkuneuvolla liikuvan väistettävä ja odotettava myötävirtaan kulkevaa vesikulkuneuvoa. Säännös vastaisi pääosin sisävesisääntöjen 2 luvun 3 §:ää, mutta sen sanamuotoa selkeytettäisiin. Säännöksessä puhuttaisiin konealusten sijaan moottorilla kulkevista vesikulkuneuvoista, kuten muissakin uuden vesiliikennelain pykälissä. Ahtaassa kulkuväylässä annettavista äänimerkeistä säädettäisiin 31 §:ssä.

Lisäksi pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että ahtaissa kanavaosissa tai silta-aukoissa, joissa moottorilla kulkevat vesikulkuneuvot eivät voi vaaratta kohdata, kanavaa ylöspäin kulkevan olisi odotettava alaspäin kulkevaa. Säännös vastaisi pääosin kanava-asetuksen 11 §:ää, mutta sen sanamuotoa selkeytettäisiin, siinä viitattaisiin alusten sijasta moottorilla kulkeviin vesikulkuneuvoihin ja siitä poistettaisiin maininta kanavaosista, joissa kohtaaminen on liikennemerkillä kielletty.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin siitä, että vesikulkuneuvo tai kelluva esine, jolla harjoitetaan sukellustoimintaa, olisi sivuutettava asianmukaista varovaisuutta noudattaen, ja että moottorilla kulkevan vesikulkuneuvon olisi vältettävä aiheuttamasta potkurivirtaa. Säännös vastaisi pääosin sisävesisääntöjen 2 luvun 4 §:ää, mutta siitä poistettaisiin maininta sukellustyön harjoittamisen merkitsemisestä ja termi ”sukellustyö” muutettaisiin ”sukellustoiminnaksi”, jolloin termi kattaisi myös harrastusmuotoisen sukeltamisen.

15 §. *Soutuveneiden ja alle seitsemän metrin pituisten vesikulkuneuvojen liikkumista ja kohtaamista koskevat poikkeukset.* Pykälässä säädettäisiin soutuveneillä ja alle seitsemän metrin pituisilla vesikulkuneuvoilla liikuttaessa noudatettavista liikkumista ja kohtaamista koskevista poikkeuksista. Säännös olisi poikkeus 14 §:stä.

Säännös vastaisi pääosin sisävesisääntöjen 2 luvun 5 §:ää, mutta sen sanamuotoa selkeytettäisiin. Lisäksi säännöstä täsmennettäisiin niin, että sitä sovellettaisiin yleisillä kulkuväylillä. Säännöksessä rinnastettaisiin soutuveneeseen myös soutuveneeseen kooltaan, nopeudeltaan tai muuten rinnastettava vesikulkuneuvo. Tällaisia soutuveneeseen rinnastettavia vesikulkuneuvoja olisivat muun muassa jollat, kanootit ja muut vastaavat pienet välineet, joilla kuljetaan vesillä. Näillä vesikulkuneuvoilla kuljettaessa olisi pysyteltävä poissa yli 12 metriä pituisten vesikulkuneuvojen tieltä yleisillä kulkuväylillä liikuttaessa.

16 §. *Vesikulkuneuvon ja puutavaralautan tai muun kelluvan esineen ankkurointi ja kiinnittäminen.* Pykälässä säädettäisiin vesikulkuneuvojen ja puutavaralautojen tai muiden kelluvien esineiden ankkuroinnista ja kiinnittämisestä.

Pykälän 1 momentin mukaan vesikulkuneuvon ja puutavaralautan tai muun kelluvan esineen ankkuroinnin ja kiinnittämisen olisi tapahduttava niin, ettei se vaaranna liikennettä yleisellä väylällä. Säännös vastaisi osittain sisävesisääntöjen 2 luvun 6 §:n 2 momenttia.

Pykälän 2 momentin mukaan ankkurointi ja kiinnittäminen olisi kielletty johtoylitusten ja siltojen alla, vedenalaisten kaapelien sekä putkijohtojen ja muiden vastaavien kohdalla, sulkuporttien ja siltojen välittömässä läheisyydessä sekä kohtaamis- tai ohittamiskiellon vaikutusalueella. Säännös vastaisi pääosin kanava-asetuksen 4 luvun 22 §:n 2 momenttia, mutta sen sanamuotoa selkeytettäisiin ja uusi säännös koskisi kaikkea vesiliikennettä, jolloin siitä poistettaisiin maininta ”käyttöhenkilökunnan niin määrätessä”.

17 §. *Vesikulkuneuvon ankkurointi ja kiinnittäminen kanavilla ja avattavien siltojen alueella.* Pykälässä säädettäisiin vesikulkuneuvojen ankkuroinnista ja kiinnittämisestä kanavilla ja avattavien siltojen alueella, ankkuroinnissa ja kiinnittämisessä noudatettavista menettelyistä sekä vesikulkuneuvon lastin purkamisesta ja ottamisesta sekä matkustajien ottamisesta vesikulkuneuvon ja heidän jättämisestään siitä.

Sen 1 momentin mukaan vesikulkuneuvojen ja puutavaralautojen ankkurointi ja kiinnittäminen rantaan tai laituriin olisi mahdollista vain merkityillä paikoilla ja tilapäisesti muualla, jos siitä ei aiheudu haittaa tai vaaraa liikenteelle tai kanavan rakenteille.

Pykälän 2 momentin mukaan silloin, kun paikalla on kiinnittymistä varten pollareita, renkaita, paaluja tai muita laitteita, näitä olisi käytettävä. Kiinnittäminen puihin, valaisin- tai liikenne-merkkipylyväisiin tai muihin kanavan rakenteisiin ja laitteisiin, joita ei ole kiinnittämiseen tarkoitettu, olisi kielletty.

Pykälän 3 momentin mukaan kanavien ja avattavien siltojen alueella kiinnitetystä tai ankkuroidusta vesikulkuneuvossa tai puutavaralautassa olisi oltava jatkuvasti vesikulkuneuvon tai puutavaralautan vartiointiin tai mahdolliseen siirtoon tarvittava miehistö, ellei kanavien ja avattavien siltojen käyttöpalvelujen tarjoamiseen osallistuvan henkilön kanssa ole toisin sovittu tai ellei puutavaralautta sijaitse erityisellä puutavaralautojen käsittelyalueella.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin, että vesikulkuneuvon lastin saisi purkaa tai ottaa ja vesikulkuneuvon saisi ottaa tai siitä jättää matkustajia ainoastaan tähän tarkoitukseen osoitetussa paikassa.

Pykälän säännökset vastaisivat pääosin kanava-asetuksen 4 luvun 22 §:n 1 momenttia, 23 §:n 1 ja 3 momenttia ja 24 §:n 1 momenttia, mutta enää ei säädettäisi kiinnittämisestä ja ankkuroimisesta niin lähelle kanavan reunaa kuin syväys ja paikalliset olosuhteet sallivat ja siten, ettei liikennettä tarpeettomasti häiritä eikä kanavan rakenteita ja laitteita vahingoiteta, ja pykälän 4 momentin säännökseen vesikulkuneuvon lastin purkamisesta ja ottamisesta lisättäisiin maininta myös matkustajien ottamisesta ja jättämisestä.

18 §. *Vesikulkuneuvon pysäyttäminen ja asiakirjojen esittäminen.* Pykälän 1 momentissa olisi yleissäännös siitä, että vesiliikennettä valvova tai ohjaava henkilö voi pysäyttää vesikulkuneuvon. Siinä säädettäisiin myös vesiliikennettä valvovan henkilön oikeudesta tarkastaa vesikulkuneuvon rakenne, varusteet, kunto ja asiakirjat, vesikulkuneuvon ja sen moottorin yksilöintitiedot

ja vesikulkuneuvon päällikön ja kuljettajan kyky, ikä, taito ja tarvittava pätevyys. Säännös vastaisi asiasisällöltään pääosin nykyisen vesiliikennelain 12 §:n 1 momenttia. Siihen lisättäisiin uutena asiana kuitenkin pätevyyden tarkastaminen, joka on tarpeen, koska lain 3 lukuun ehdotetaan siirrettäväksi kansainvälistä huviveneenkuljettajankirjaa koskevia säännöksiä. Vuokra-veeneen kuljettajan osalta pätevyyskirjan esittämisestä viranomaiselle säädetään liikenteen palveluista annetun lain 113 §:ssä.

Pykälän 2 momentin ensimmäinen lause vastaisi pääosin nykyisen vesiliikennelain 11 §:n 1 momenttia. Säännöksessä puhuttaisiin kuitenkin valvontaviranomaisen sijaan vesiliikennettä valvovasta tai ohjaavasta henkilöstä ja sen sanamuotoa selkeytettäisiin. Pysäytysmerkeistä säädetään tällä hetkellä alukselle annettavista pysähdysmerkeistä annetussa asetuksessa (1976/46). Asetus on annettu vanhan veneliikennelain nojalla, joka on kumottu, mutta asetus on jätetty nykyisessä vesiliikennelaissa voimaan.

Lisäksi sisäministeriö on antanut asetuksen poliisin voimakeinoista sekä kulkuneuvon pysäyttämistä (245/2015). Sisäministeriön asetuksessa puhutaan pysäytysmerkeistä ja se koskee käytännössä voimakeinojen käyttöä ja kulkuneuvojen pysäyttämistä voimakeinoin.

Pykälän 2 momentin mukaan pysäytysmerkki olisi annettava 4 luvun 53 §:ssä tarkoitetulla tai muulla sopivalla tavalla. Pysäytysmerkkejä olisivat näkö-, kuulo- ja radioviestintävälineellä annetut kansainväliset pysäytysmerkit sekä erityinen pysäytysmerkkilevy ja punainen vilkkuva valo, jota näytetään samaan aikaan vilkkuvan sinisen hälytysvalon kanssa. Muu sopiva tapa voisi olla esimerkiksi punainen kartiovalo tai valvovan viranomaisen kädellään antama pysäytysmerkki. Pysäytysmerkillä annettavaa pysähdysmääräystä voitaisiin tarvittaessa tehostaa antamalla äänimerkki, valaisemalla valonheittimellä, ampumalla valkoinen valoraketti tai laukaus taikka muulla sopivalla tavalla. Säännös vastaisi pääosin sisällöllisesti alukselle annettavista pysähdysmerkeistä annetun asetuksen 1 ja 3 §:ää.

Pykälän 3 momentti vastaisi pääosin nykyisen vesiliikennelain 13 §:ää. Säännöstä muutettaisiin kuitenkin niin, että siinä puhuttaisiin vesikulkuneuvon päällikköä koskevasta asiakirjasta toisin kuin voimassa olevassa laissa, jossa säädetään vesikulkuneuvon kuljettajaa koskevasta asiakirjasta, ja asiakirjojen mukana pitämisen sijasta asiakirjojen esittämisestä vesiliikennettä valvovalle henkilölle tämän pyynnöstä. Asiakirjoilla tarkoitetaan erityisesti 7 luvun 117 §:ssä mainittua rekisteröintitodistusta ja 119 §:ssä tarkoitettua koetunnusta koskevaa todistusta ja 3 luvussa tarkoitettua pätevyyskirjaa.

19 §. *Vesikulkuneuvon matkan estäminen tai keskeyttäminen.* Pykälässä säädettäisiin vesikulkuneuvon matkan estämisestä tai keskeyttämisestä.

Pykälän 1 momentti vastaisi pääosin nykyisen vesiliikennelain 12 §:n 2 momenttia. Sen mukaan vesiliikennettä valvova henkilö voisi keskeyttää vesikulkuneuvon matkan tai vesikulkuneuvolla kulkemisen, jos vesikulkuneuvo ei täytä 6 luvun 107 tai 108 §:n vaatimuksia tai 107 §:n tai 108 §:n nojalla annettuja määräyksiä tai jos matkan jatkamiseen liittyy ilmeinen onnettomuuden vaara, yleisen järjestyksen häiriintyminen tai ympäristöhaitan uhka tai jos liikenne on väliaikaisesti keskeytetty tai rajoitettu yleisen kulkuväylän tarpeellisten rakennustöiden, kilpailujen tai muun vastaavan syyn takia tai vesialueella on voimassa Liikenne- ja viestintäviraston päätös alueellisesta tai vesikulkuneuvotyyppejä koskevasta kiellosta tai rajoituksesta. Vesikulkuneuvon päällikkö olisi tällaisessa tapauksessa velvollinen pysäyttämään vesikulkuneuvon.

Pykälän 2 momentin mukaan silloin, kun vesikulkuneuvon matka keskeytetään, vastuu hinattavasta, ankkuroidusta tai rantaan taikka laituriin jätetystä vesikulkuneuvosta kuuluisi lähtökoh-

taisesti vesikulkuneuvon päällikölle. Lisäksi päällikön olisi vastattava tällaisesta vesikulkuneuvosta siinäkin tapauksessa, että vesikulkuneuvon matka estettäisiin. Silloin, kun päällikkö ei kykenisi vastaamaan vesikulkuneuvosta tai vesikulkuneuvo olisi otettu käyttöön luvottomasti, vastuu kulkuneuvosta huolehtimisesta kuuluisi mahdollisuuksien mukaan 1 luvun 8 §:ssä tarkoitettulle vesiliikennettä valvovalle viranomaiselle eli poliisille, Rajavartiolaitokselle, Tullille tai Liikenne- ja viestintävirastolle.

Pykälän 3 momentin mukaan kanavaliikenteen käyttöpalvelujen tarjoamiseen osallistuva henkilö voisi omasta aloitteestaan kiireellisissä tapauksissa tehdä toimialueellaan 1 momentissa tarkoitettua päätöksen. Päätökseltä edellytettäisiin, että se olisi voimassa enintään yhden vuorokauden, ja siitä olisi ilmoitettava välittömästi Liikenne- ja viestintävirastolle, joka tekisi asiassa lopullisen päätöksen ilman aiheutonta viivytystä.

20 §. Vesikulkuneuvon siirtäminen. Pykälän mukaan yleisen kulkuväylän ylläpitäjä voisi määrätä yleisellä kulkuväylällä olevan vesikulkuneuvon siirrettäväksi, jos vesikulkuneuvo haittaa, estää tai vaarantaa vesiliikennettä tai ympäristöä. Kanavilla ja avattavien siltojen kautta kuljettaessa myös käyttöpalvelujen tarjoamiseen osallistuva henkilö voisi määrätä vesikulkuneuvon siirrettäväksi. Kyse ei olisi julkisen vallan käytöstä.

21 §. Uponnut, kiinni jäänyt tai ajelehtiva vesikulkuneuvo, sen osa tai muu tavara. Pykälä vastaisi asiasisällöltään pitkälti vesikulkuväylien merkitsemisestä annetun asetuksen (846/1979) 9 §:ää sekä kanava-asetuksen 25 §:ää. Säännökset nostettaisiin perustuslain edellyttämällä tavalla lain tasolle. Samalla terminologiaa tarkistettaisiin vastamaan muuten vesiliikenneläisissä käytettyä terminologiaa.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin vesikulkuneuvon omistajan tai sen, jonka hallinnassa vesikulkuneuvo tai tavara oli, velvollisuudesta poistaa kulkuväylälle tai muulle vesiliikenteen käytämälle alueelle, mukaan lukien kanava-alueet, uponnut, kiinni jäänyt tai ajelehtinut vesikulkuneuvo, sen osa tai tavara, jos se on vaarallinen tai haitallinen vesiliikenteelle.

Pykälässä otettaisiin huomioon hylkyjen poistamista koskevan Nairobin yleissopimuksen voimaantulo (SopS 13 ja 14/2017) ja merilain 11 a luku, jolla yleissopimus on täytäntöön pantu Suomessa. Näin ollen pykälää sovellettaisiin ainoastaan, jollei merilain 11 a luvusta ja siten Nairobin yleissopimuksesta muuta johdu. Nairobin yleissopimuksessa ja merilain 11 a luvussa säädetään aluksen omistajan velvollisuudesta poistaa vaarallinen hylky. Yleissopimuksessa veloitetaan aluksen päällikkö ja laivanisäntä ilmoittamaan välittömästi hyllyn sijaintivaltiolle – Suomen kyseessä ollessa Liikenne- ja viestintävirastolle –, jos alus on ollut osallisena merenkulkuonnettomuudessa, jonka seurauksena siitä on tullut hylky. Liikenne- ja viestintäviraston tulee ilmoituksen saatuaan merilain mainitun luvun 3 §:n mukaisesti varoittaa merenkulkijoita ja asianosaisia valtioita hylystä sekä – jos hyllyn voidaan olettaa muodostavan vaaran ja aluksen rekisteröity omistaja ei määritä hyllyn sijaintia Liikenne- ja viestintäviraston asettamassa määräajassa – ryhtyä kaikkiin mahdollisiin toimiin vaarallisen hyllyn paikantamiseksi ja merkitsemiseksi, jos hyllyn katsotaan aiheuttavan vaaran. Ensisijainen vastuu vaarallisen hyllyn poistamisesta on aluksen rekisteröidyllä omistajalla ja hän on myös ankarassa vastuussa yleissopimuksessa edellytettyjen toimenpiteiden kustannuksista. Aluksen omistajan on katettava vastuunsa vakuutuksella tai muulla vakuudella, jos aluksen bruttovetoisuutta osoittava luku on vähintään 300. Jos aluksen omistaja ei poista Liikenne- ja viestintäviraston vaaralliseksi arvioimaa hylkyä, voi virasto poistaa merilain 11 a luvun 5 §:n nojalla hyllyn aluksen omistajan kustannuksella.

Nairobin yleissopimus ja merilain 11 a luku kattavat myös muut kuin väylillä tai vesiliikenteen alueilla olevat hylyt, mutta niitä sovelletaan ainoastaan hylkyihin, jotka ovat syntyneet merenkulkuonnettomuuden seurauksena. Hyllyn määritelmä yleissopimuksessa on laaja. Se kattaa uponneen ja karille ajaneen aluksen lisäksi muun muassa osan tällaisesta aluksesta, mukaan luettuna aluksella oleva tai ollut esine, samoin kuin esineen, joka on kadonnut merellä aluksesta ja ajautunut karille, uponnut tai on merellä tuuliajolla.

Ensisijaisesti sovellettaisiin siten merilain 11 a lukua, ja siinä tapauksessa, että se ei sovellu tapaukseen, sovellettaisiin ehdotuksen mukaan kyseessä olevaa pykälää. Pykälä tulisi sovellettavaksi esimerkiksi silloin, kuin uponnut tavara ei lainkaan ole peräisin vesikulkuneuvosta.

Edellä kuvatun poistamisvelvoitteen lisäksi pykälän 1 momentissa säädettäisiin vesikulkuneuvon omistajan tai sen, jonka hallinnassa vesikulkuneuvo tai tavara oli, velvollisuudesta tarvittaessa laittaa paikalle tilapäinen varoitusmerkki.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin vesikulkuneuvon omistajan tai sen, jonka hallinnassa vesikulkuneuvo tai tavara oli, velvollisuudesta ilmoittaa tapahtuneesta viipymättä pelastuslaissa tarkoitetulle hätäkeskukselle, meripelastuslaissa meripelastuskeskukselle tai alusliikennepalveluissa tarkoitetulle VTS-palveluntarjoajalle. Kyseinen taho ilmoittaisi asiasta edelleen väylänpitäjälle ja Liikenne- ja viestintävirastolle.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin kanavalla, mukaan lukien Saimaan kanavan vuokra-alueella, uponneen tai kiinni jääneen vesikulkuneuvon tai puutavaralautan päällikön velvollisuudesta ilmoittaa asiasta kanavien ja avattavien siltojen käyttöpalvelujen tarjoajalle, joka ilmoittaisi asiasta edelleen väylänpitäjälle ja Liikenne- ja viestintävirastolle. Sama velvoite koskisi sellaisen vesikulkuneuvon tai puutavaralautan päällikköä, joka ei voi muutoin jatkaa matkaansa kanavalla esimerkiksi polttoaineen loputtua.

Pykälän 4 momentin mukaan velvollisuus korvata vahinko, joka aiheutuu siitä, että asianomainen henkilö laiminlyö 1-3 momentin mukaisen velvollisuutensa, määräytyisi vahingonkorvauslain mukaisesti.

Pykälän 5 momentissa valtuutettaisiin lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto ryhtymään laiminlyöjän kustannuksella tarpeellisiin toimenpiteisiin vaaran torjumiseksi tai esteen poistamiseksi. Momentti vastaisi tältä osin sisällöltään vesikulkuväylien merkitsemisestä annetun asetuksen 9 §:n 2 momenttia sekä kanava-asetuksen 25 §:n 3 momenttia. Lisäksi momentissa säädettäisiin poliisin, Rajavartiolaitoksen ja Tullin velvollisuudesta antaa Liikenne- ja viestintävirastolle virka-apua sen momentin mukaisten tehtävien suorittamiseksi.

22 §. *Vesikulkuneuvon tai puutavaralautan aiheuttama vahinko.* Pykälässä säädettäisiin vesikulkuneuvon tai puutavaralautan aiheuttamasta vahingosta kanavan tai avattavan sillan rakenteille, laitteille, valaistukselle tai viitoitukselle.

Pykälän 1 momentin mukaan vesikulkuneuvon tai puutavaralautan päällikön tulisi ilmoittaa viipymättä kyseisestä vahingosta kanavien ja avattavien siltojen käyttöpalvelujen tarjoajalle, jonka tulisi ilmoittaa asiasta edelleen väylänpitäjälle ja Liikenne- ja viestintävirastolle. Säännös vastaisi pääosin kanava-asetuksen 26 §:n 1 momenttia.

Pykälän 2 momentin mukaan velvollisuus korvata vahinko, joka aiheutuu siitä, että asianomainen henkilö laiminlyö 1 momentissa mainitun toimenpiteen suorittamisen, määräytyisi vahingonkorvauslain mukaisesti.

Valojen, merkkikuvioiden ja ääni- ja valomerkkien käyttö

23 §. *Vesikulkuneuvon valot, merkkikuviot sekä ääni- ja valomerkit.* Pykälässä säädettäisiin vesikulkuneuvon valoista, merkkikuvioista ja ääni- ja valomerkeistä.

Pykälän 1 momentti sisältäisi yleissäännöksen valojen ja merkkikuvioiden käytöstä. Sen mukaan vesikulkuneuvossa olisi käytettävä meriteiden sääntöjen osan C mukaisia valoja auringonlaskusta auringonnousuun tai näkyvyyden ollessa rajoitettu ja osan C mukaisia merkkikuvioita päivällä. Säännös pohjautuisi meriteiden sääntöjen osaan C, jonka 20 säännössä määrätään siitä, milloin valoja ja merkkikuvioita on käytettävä, ja jonka osan muissa säännöissä määritellään valot ja niiden näkyvyyttä koskevat vaatimukset ja määrätään siitä, millaisia valoja ja merkkikuvioita eri alusten on käytettävä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että vesikulkuneuvossa tai puutavaralautassa, joka on ankuroituna liikenneturvallisuuden kannalta suojatussa paikassa tai venesatamassa tai muussa vastaavassa paikassa, ei tarvitsisi näyttää meriteiden sääntöjen osassa C tarkoitettuja ankkuroidulle vesikulkuneuvolle määrättyjä valoja tai merkkikuvioita. Säännös vastaisi pääosin sisävesisääntöjen 12 §:n 1 momenttia, mutta säännöksessä puhuttaisiin jatkossa venesatamasta pурсеіsuran sataman sijaan.

Pykälän 3 momentti sisältäisi yleissäännöksen ääni- ja valomerkkien käytöstä. Siinä edellytettäisiin, että vesikulkuneuvosta annetaan meriteiden sääntöjen osan D mukaisesti ääni- ja valomerkkejä, joilla kiinnitetään muiden vesillä liikkujien huomiota. Ääni- ja valomerkeillä ilmaistaan myös esimerkiksi pimeällä tai näkyvyyden muuten ollessa rajoitettu muille vesillä liikkujille vesikulkuneuvon aikomuksesta muuttaa suuntaa tai ohittaa toinen vesikulkuneuvo. Säännös pohjautuisi meriteiden sääntöjen osaan D, johon sisältyy ääni- ja valomerkkien käyttöön liittyviä sääntöjä, jotka koskevat esimerkiksi eri alusten sumussa antamia äänimerkkejä.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin sinisestä ympäri näköpiiriin näkyvästä vilkkuvalosta, jota vesiliikennettä valvovien viranomaisten, Puolustusvoimien, pelastustoimen ja meripelastusyksikön virka- tai hälytystehtävää suorittavassa vesikulkuneuvossa voitaisiin näyttää vesikulkuneuvon suorittaessa kiireellistä tehtävää tai silloin, kun tämä on tarpeen muun vesiliikenteen varoittamiseksi. Säännös vastaisi pääosin sisävesisääntöjen 3 luvun 7 §:n 2 momenttia, mutta sen sanamuotoa selkeytettäisiin. Säännöksessä viitattaisiin poliisiin, Tullin, Rajavartiolaitoksen ja Merenkululaitoksen sijaan vesiliikennettä valvoviin viranomaisiin, joita olisivat 1 luvun 8 §:n mukaan poliisi, Tulli, Rajavartiolaitos ja Liikenne- ja viestintävirasto. Lisäksi säännöksessä viitattaisiin palokunnan ja meripelastusyksikön sijasta pelastustoimeen ja meripelastusyksikköön. Pelastustoimi kattaisi pelastuslaitoksen lisäksi pelastustoimen järjestelmään kuuluvat sopimuspalokuntien yksiköt. Kyseessä on kansallinen lisäys meriteiden sääntöihin.

24 §. *Alle 12 metrin pituisen vesikulkuneuvon valot ja merkkikuviot.* Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että alle 12 metrin pituisessa moottorilla kulkevassa, mastottomassa vesikulkuneuvossa olisi pidettävä mastovalo vähintään puoli metriä sivuvalojen tai niiden yhdistelmän yläpuolella. Säännös vastaisi pääosin sisävesisääntöjen 3 luvun 7 §:n 1 momenttia, mutta sen sanamuotoa selkeytettäisiin. Säännöksessä viitattaisiin yhdistetyn lyhdyn sijasta sivuvalojen yhdistelmään. Sivuvalojen yhdistelmällä tarkoitetaan samaa asiaa kuin yhdistetyllä lyhdyllä, eli sillä tarkoitetaan sivuvaloja, jotka ovat samassa valossa eli joilla on sama polttimo. Valot on määritelty meriteiden sääntöjen osan C 21 säännössä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin sivuvalojen varjostimia ja merkkikuvioita koskevista poikkeuksista alle 12 metrin pituisten vesikulkuneuvojen osalta. Säännös vastaisi pääosin sisävesisääntöjen 3 luvun 12 §:n 2 momenttia, jossa säädetään valojen ja merkkikuvioiden pitämistä

koskevista poikkeuksista, mutta sen sanamuotoa selkeytettäisiin. Sen mukaan alle 12 metrin pituisen vesikulkuneuvon sivuvaloissa ei tarvitsisi olla varjostimia. Alle 12 metrin pituisesta vesikulkuneuvosta ei tarvitsisi – jos se olisi ohjailukyvytön tai karilla – näyttää meriteiden sääntöjen osassa C ohjailukyvyttömälle tai karilla olevalle vesikulkuneuvolle määrättyjä merkkikuvioita.

25 §. *Puutavaralautan tai muun kelluvan esineen valot ja merkkikuviot.* Pykälä vastaisi pääosin sisävesisääntöjen 3 luvun 8 §:ää, mutta sen sanamuotoa selkeytettäisiin.

Pykälässä säädettäisiin hinattavan tai ankkuroituna olevan puutavaralautan tai muun kelluvan esineen valoista ja merkkikuvioista niiden havaittavuuden varmistamiseksi. Säännös koskisi myös kokonaan tai osittain näkymättömissä vedenpinnan alapuolella olevia hinattavia puutavaralautoja tai muita kelluvia esineitä.

26 §. *Lossin valot.* Pykälä vastaisi pääosin sisävesisääntöjen 3 luvun 9 §:ää. Kyseessä on poikkeus meriteiden sääntöjen osassa C olevan 27 säännön soveltamisesta.

27 §. *Perä edellä kulkevan vesikulkuneuvon valot.* Pykälä vastaisi pääosin sisävesisääntöjen 3 luvun 10 §:ää, mutta sen sanamuotoa selkeytettäisiin. Pykälän 1 momentissa täsmennettäisiin viittausta meriteiden sääntöihin.

28 §. *Sukellustoiminnassa olevan vesikulkuneuvon merkkikuviot.* Pykälä vastaisi pääosin sisävesisääntöjen 3 luvun 11 §:ää, mutta sen sanamuotoa selkeytettäisiin käsittämään myös harrastusmuotoinen sukeltaminen ja siihen lisättäisiin viittaus liitteeseen 2, jossa olisi kuva kansainvälisestä viestilipusta A. Kyseessä on poikkeus meriteiden sääntöjen osassa C olevan 27 säännön soveltamisesta.

29 §. *Alle 20 metrin pituisen vesikulkuneuvon merkkikuviot.* Pykälän 1 momentti vastaisi sisävesisääntöjen 3 luvun 13 §:n 1 momenttia, mutta sen sanamuotoa selkeytettäisiin ja siinä tarkennettaisiin viittausta meriteiden sääntöihin. Kyse on lievennyksestä meriteiden sääntöihin, joiden liitteessä I olevassa 6 kohdassa määrätään merkkikuvioiden koosta ja etäisyyksistä.

Pykälän 2 momentissa annettaisiin Liikenne- ja viestintävirastolle valtuus antaa tarkempia määräyksiä 1 momentissa tarkoitettujen merkkikuvioiden teknisistä yksityiskohdista. Määräyksiä voitaisiin antaa esimerkiksi merkkikuvioiden koosta ja niiden etäisyyksistä. Tällä hetkellä 1 momentissa tarkoitettujen merkkikuvioiden koosta ja etäisyyksistä säädetään sisävesisääntöjen 13 §:n 2 momentissa, mutta koska kyse on teknisestä ja vähäisiä yksityiskohtia koskevasta sääntelystä, jatkossa asiasta voitaisiin säätää määräjyksen tasolla.

30 §. *Alle seitsemän metrin pituisen vesikulkuneuvon valot ja merkkikuviot.* Pykälän 1 momentti vastaisi pääosin sisävesisääntöjen 3 luvun 12 §:n 3 momenttia, mutta sen sanamuotoa selkeytettäisiin ja siinä täsmennettäisiin viittausta meriteiden sääntöihin.

Pykälän 2 momentti vastaisi pääosin sisävesisääntöjen 3 luvun 12 §:n 4 momenttia, mutta sen sanamuotoa selkeytettäisiin ja siinäkin täsmennettäisiin viittausta meriteiden sääntöihin.

31 §. *Äänimerkit ahtaassa kulkuväylässä.* Pykälän 1 momentti vastaisi pääosin sisävesisääntöjen 3 luvun 14 §:ää, mutta sen sanamuotoa selkeytettäisiin. Säännöksessä täsmennettäisiin viittausta meriteiden sääntöihin. Säännöksestä poistettaisiin maininta siitä, että puoli meripeninkulmaa on noin 1 kilometri.

Pykälän 2 momentti vastaisi pääosin kanava-asetuksen 14 §:ää, mutta sen sanamuotoa selkeytettäisiin ja siihen lisättäisiin, että äänimerkit annetaan viheltimellä.

32 §. Ruoppaajan äänimerkit. Pykälä vastaisi pääosin sisävesisääntöjen 3 luvun 15 §:ää, mutta sen sanamuotoa selkeytettäisiin ja siinä täsmennettäisiin viittausta meriteiden sääntöihin.

Pykälässä mainituilla oikeanpuoleisella ja vasemmanpuoleisella viitalla tarkoitetaan viitoitusjärjestelmään kuuluvan lateraalijärjestelmän mukaisia viittoja, jotka osoittavat, kummalla puolella väylää viitat sijaitsevat nimelliskulkusuuntaan nähden.

Pykälässä mainituilla pohjois-, länsi-, etelä- ja itäviitalla tarkoitetaan viitoitusjärjestelmään kuuluvan kardinaalijärjestelmän mukaisia viittoja, jotka osoittavat, millä ilmansuunnalla väylä sijaitsee tai muuten on kulkukelpoista vettä.

Vesillä liikkumista kanavilla ja avattavien siltojen kautta koskevat erityiset säännökset

33 §. Kanavilla ja avattavien siltojen kautta liikuttaessa noudatettavat menettelyt. Pykälässä säädettäisiin kanavilla ja avattavien siltojen kautta liikuttaessa noudatettavista menettelyistä. Lainkohdan pääasiallinen sisältö on, että näillä alueilla vesikulkuneuvolla liikkuvan on oltava huolellinen ja varovainen ja hänen on noudatettava kanavien ja avattavien siltojen käyttöpalvelujen antamia ohjeita kanavalla liikkumisen kulkujärjestyksestä ja sulutuksen aikana noudatettavista menettelyistä. Sulutuksella tarkoitetaan vesikulkuneuvon siirtämistä sulkukanavan läpi kahden eri korkeustasolla olevan vesialueen välillä. Sulutuksen aikana vesi lasketaan tai nostetaan mainittujen vesialueiden vedenpinnan korkeudelta toiselle.

Pykälän 2 momentin mukaan uiminen olisi kielletty kanavilla ja avattavien siltojen kohdalla. Säännös tarvitaan turvallisuuden varmistamiseksi. Kanava-alueet ja avattavat sillat ovat erittäin kapeita ja suunniteltu ainoastaan vesiliikenteen tarpeita varten. Kanavissa ei ole tilaa väistää uimaria.

Pykälän 3 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä kanaville ja avattaville silloille saapumisesta ja niillä noudatettavista menettelyistä sekä vesikulkuneuvojen ja niiden varusteiden käyttöä koskevista vaatimuksista.

34 §. Purjeveneellä kulkeminen Saimaan kanavan vuokra-alueella. Pykälässä säädettäisiin purjeveneellä kulkemisesta Saimaan kanavan vuokra-alueella. Purjeella varustettu vesikulkuneuvo saisi kulkea kanavassa vain konevoimalla tai purjeet koottuna hinauksessa.

35 §. Nopeusrajoitus kanavilla ja avattavien siltojen kautta liikuttaessa. Pykälän 1-3 momentti vastaisivat pääasiassa kanava-asetuksen 2 luvun 10 §:ää, mutta säännöksen sanamuotoa selkeytettäisiin ja siitä poistettaisiin viittaus siitä, mihin kohtaan nopeusrajoitusmerkki sijoitetaan.

Pykälän 1 momentin mukaan kanavilla ja avattavien siltojen kautta liikuttaessa pitäisi noudattaa kanavien yleistä nopeusrajoitusta, joka on yhdeksän kilometriä tunnissa. Liikenne- ja viestintävirasto voisi kuitenkin määrätä kanavalle yleisestä nopeusrajoituksesta poikkeavan nopeusrajoituksen.

Pykälän 2 momentin mukaan nopeusrajoituksen alkamis- ja päättymiskohdat merkittäisiin nopeusrajoitusmerkillä.

Pykälän 3 momentin mukaan nopeusrajoitus ei koskisi pelastustoimintaan osallistuvan vesikulkuneuvon tai kiireellisessä virkatehtävässä olevaa viranomaisen käytössä olevan vesikulkuneuvon käyttöä, mutta tällaisenkin vesikulkuneuvon päällikön olisi sovittava nopeutensa niin, että yleiset turvallisuusvaatimukset eivät vaarantuisi.

36 §. *Kauppamerenkulkuun käytettävän vesikulkuneuvon tiedoista ilmoittaminen kanava-alueilla.* Pykälässä säädettäisiin kauppamerenkulkuun käytettävän vesikulkuneuvon päällikön velvollisuudesta ilmoittaa pyydettyä kanavien ja avattavien siltojen käyttöpalvelujen tarjoajalle vesikulkuneuvon liikkessa kanava-alueilla vesikulkuneuvosta, sen kulkureitistä, lastista ja vesikulkuneuvon päällikön vastuulla olevasta puutavaralautasta. Säännös vastaisi osittain kanava-asetuksen 6 §:n 1 momenttia.

37 §. *Tupakointi ja avotulen käsittely.* Pykälän mukaan kanavilla tupakointi ja avotulen käsittely olisi kielletty räjähdysaineita, palavia nesteitä tai muita tulenarkoja aineita kuljettavan vesikulkuneuvon läheisyydessä. Mahdollisen tulipalon leviäminen aluksesta ympäristöön on ahtailla kanava-alueilla ilmeinen riski. Säännös vastaisi pääosin kanava-asetuksen 31 §:ää ja se nostettaisiin lain tasolle.

38 §. *Liikenteen pysähtyminen tai hidastuminen.* Pykälän mukaan kanavilla ja avattavien siltojen kautta kulkevilla ei olisi oikeutta saada Suomen valtiolta korvausta, jos liikenne pysähtyy tai hidastuu ruuhkautumisen, onnettomuuden, kanavan tai avattavan sillan vaurioitumisen, välttämättömän korjaustyön, juoksutuksen tai muun vastaavan syyn johdosta. Säännös vastaisi kanava-asetuksen 9 §:ää ja se olisi yhä tarpeen. Säännös olisi omiaan ehkäisemään varsinkin Saimaan kanavan kautta kulkevien, muiden kuin suomalaisten vesillä liikkujien mahdollisia korvausvaatimuksia.

39 §. *Kanavamaksut.* Pykälän 1 momentin mukaan kanavien käyttämisestä niiden vahvistettuina aukioloaikoina ei perittäisi maksuja, korvauksia tai palkkioita. Kanavamaksuista säädetään laissa kanavamaksuista (404/1965). Lain mukaan kanavien käyttämisestä ei lähtökohtaisesti suoriteta maksuja, korvauksia tai palkkioita. Normaalin aukioloajan ulkopuolella palkkio kanavan käyttämisestä suoritetuista palveluksista sekä sillan avaamisesta on sen sijaan mahdollinen. Tällaiseen maksuun sovelletaan valtion maksuperustelakia.

3 luku. Vesillä liikkumista koskevat erityiset pätevyysvaatimukset.

40 §. *Tietyn vesikulkuneuvotyypin päällikölle asetettavat vaatimukset.* Pykälä vastaisi pääosin sisällöltään nykyisen vesiliikennelain 6 §:n 3 momenttia, joka erotettaisiin erilliseksi pykäläksi. Samalla säännöksen sanamuotoa täsmennettäisiin. Säännös koskisi vastaisuudessa vain vesikulkuneuvotyyppejä eikä enää yksittäisiä vesikulkuneuvoja. Säännöksessä korostettaisiin, että päälliköltä voitaisiin edellyttää 18 vuoden ikää, siinä tapauksessa, että kyseisen vesikulkuneuvotyypin arvioidaan aiheuttavan vaaraa toisen terveydelle tai ympäristölle. Arvioinnissa otettaisiin huomioon vesikulkuneuvotyyppi, sen koko, käyttötarkoitus ja liikkumisalue.

Pykälän 2 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä 1 momentissa tarkoitettusta vesikulkuneuvon tyypistä, koosta, käyttötarkoituksesta ja liikkuma-alueesta, ja vesikulkuneuvon päällikölle asetettavista vaatimuksista.

41 §. *Huvialuksen päällikön pätevyysvaatimukset.* Pykälän 1 momentissa säädettäisiin siitä, että huvialuksen päällikön olisi oltava täyttänyt 18 vuotta ja hänellä olisi oltava kansainvälinen huviveneenkuljettajankirja. Huvialuksella tarkoitettaisiin urheiluun tai vapaa-ajan viettoon käytettävää alusta, jonka rungon pituus sovellettavien yhdenmukaistettujen standardien mukaan mitattuna on yli 24 metriä ja jonka bruttovetoisuus on alle 500. Säännös vastaisi asiasisällöltään

nykyistä laivaväkilain 15 §:n 1 momenttia, mutta siihen lisättäisiin, että huvialuksen päällikön olisi oltava täyttänyt 18 vuotta. Nykyisin vastaava ikää koskeva edellytys on miehitysasetuksessa.

Pykälän 2 momentissa olisi edellytykset kansainvälisen huviveneenkuljettajankirjan saamiseksi. Edellytyksenä olisi säännöksen mukaan vähintään 16 vuoden ikä, vähintään voimassa oleva ajokorttilain (386/2011) mukainen ryhmän 1 ajokortti tai vähintään ryhmän 1 ajoterveysvaatimusten täyttämisen osoittava lääkärintodistus ja Yhdistyneiden kansakuntien Euroopan talouskomission sisävesiliikennetyöryhmän päätöslauselmassa nro 40 asetettujen tutkintovaatimusten täyttäminen. Päätöslauselmassa edellytetään muun muassa, että huviveneenkuljettajankirjan hakija osoittaa tuntevansa vesiliikenteen sääntelyn sekä osaa veneen turvallisen navigoinnin ja käsittelyn erilaisissa olosuhteissa sekä teoriassa että käytännössä. Säännös vastaisi miehitysasetuksen säännöstä muilta osin, mutta pätevyyskirjan alaikärajaa laskettaisiin vastaamaan Euroopan talouskomission sisävesiliikennetyöryhmän päätöslauselmassa nro 40 määritettyä ikärajaa. Voimassa oleva ajokortti tai sen saamisen edellytyksenä oleva lääkärintodistus vaaditaan siksi, että edellä mainitussa päätöslauselmassa edellytetään kuljettajankirjan hakijan olevan fyysisesti ja henkisesti kykenevä ohjailemaan huvivenettä ja hänellä on erityisesti riittävä näkö- ja kuulokyky.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin siitä, miten huviveneenkuljettajankirjaa hakeva voisi osoittaa täyttävänsä 2 momentin 3 kohdan tutkintovaatimukset. Säännös vastaisi pääosin miehitysasetuksen 34 §:n 2 momenttia, mutta säännöstä täsmennettäisiin ja se muutettaisiin luettelon muotoon. Säännöksen 1 kohdan mukaan tutkintovaatimusten täyttäminen olisi osoitettava tietyt edellytykset täyttävän veneilyjärjestön myöntämällä todistuksella. Säännökseen lisättäisiin, että tutkintovaatimusten täyttäminen voitaisiin osoittaa myös merenkulkualan oppilaitoksen todistuksella, koska on olemassa myös merenkulkualan oppilaitoksia, jotka täyttävät tällaiset edellytykset ja myöntävät tällaisia todistuksia. Lisäksi säännöksessä viitattaisiin selkeyden vuoksi pelkän todistuksen sijasta veneilyn teorian osaamisesta annettuun todistukseen.

Säännöksen 3 momentin 2 kohdan mukaan tutkintovaatimusten täyttäminen voitaisiin osoittaa kuljettajan pätevyyskirjalla tai muulla ylemmällä, ammattimaiseen merenkulkuun tarkoitettulla kansipäällystön pätevyyskirjalla. Säännökseen lisättäisiin viittaus liikenteen palveluista annetun lain 99 §:ään, jossa säädetään kauppamerenkulun pätevyyskirjoista.

Säännöksen 3 momentin 3 kohdan mukaan tutkintovaatimusten täyttäminen voitaisiin osoittaa myös Liikenne- ja viestintävirastossa suoritettavalla kokeella.

Saman momentin 4 kohdassa edellytettäisiin lisäksi veneilyjärjestön tai merenkulkualan oppilaitoksen antamaa todistusta käytännön veneilyosaamisesta. Tällainen todistus vaadittaisiin kaikissa 1-3 kohdissa luetelluissa tapauksissa. Todistusta on edellytetty nykyisinkin, koska käytännön veneilyosaamista edellytetään myös aiemmin mainitussa päätöslauselmassa nro 40. Aiemmin todistuksen käytännön veneilyosaamisesta on voinut antaa muikin kuin tämän momentin 1 kohdassa tarkoitettu veneilyjärjestö tai merenkulkualan oppilaitos, mutta jatkossa se ei olisi mahdollista.

Säännöksestä poistettaisiin se, että hakija voi osoittaa täyttävänsä 2 momentin 3 kohdan tutkintovaatimukset todistuksella koulutuksesta, jonka tutkintovaatimukset vastaavat kyseisiä tutkintovaatimuksia. Jatkossa hyväksyttäisiin vain sellaisten veneilyjärjestöjen ja merenkulkualan oppilaitosten myöntämät veneilyn teorian osaamisen todistukset, joiden koulutustoiminnan ja todistuksenannon Liikenne- ja viestintävirasto on hyväksynyt.

Ulkomailla myönnetty kansainvälinen huviveneenkuljettajankirja on Suomessa voimassa sellaisenaan. Sen sijaan Liikenne- ja viestintävirasto ei voi uusia ulkomailla myönnettyä kansainvälistä huviveneenkuljettajankirjaa. Kansainvälistä huviveneenkuljettajankirjaa ei voida myöskään myöntää sellaisen veneilyn teorian ja käytännön osaamisesta annetun todistuksen perusteella, jonka on antanut jokin muu kuin 3 momentin 1 kohdassa tarkoitettu taho, koska Liikenne- ja viestintävirasto ei voi varmistaa koulutuksen sisältöä.

Pykälän 4 momentin mukaan kansainvälinen huviveneenkuljettajankirja olisi pidettävä alkupe räisenä vesikulkuneuvon kulussa mukana. Säännös vastaa nykysääntelyä.

Pykälän 5 momentissa säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston valtuudesta antaa tarkempia määräyksiä saman pykälän 2 momentin 3 kohdan tutkintovaatimuksista eli Yhdistyneiden kansakuntien Euroopan talouskomission sisävesiliikennetyöryhmän päätöslauselmassa nro 40 asetetuista tutkintovaatimuksista.

42 §. Vesiliikenteen ohjaaja. Pykälässä säädettäisiin vesiliikenteen ohjaajan vaatimuksista. Säännös olisi uusi. Vesiliikenteen ohjaamisesta säädettäisiin yleisesti esityksen 2 luvun 11 §:ssä.

Pykälän 1 momentin mukaan vesiliikenteen ohjaajan tulisi olla 18 vuotta täyttänyt ja hänen olisi annettava suostumuksensa tehtävään. Hänelle olisi annettava tehtävän edellyttämä ohjeistus. Säännökseen on otettu mallia ehdotettua uutta tieliikennelakia koskevan hallituksen esityksen (HE 180/2017 vp) 4 luvun 65 §:stä.

Pykälän 2 momentin mukaan henkilöön, joka on määrätty vesiliikenteen ohjaajaksi, sovellettaisiin rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen toimiessaan vesiliikenteen ohjaajana. Säännökseen on otettu mallia ehdotettua uutta tieliikennelakia koskevan hallituksen esityksen (HE 180/2017 vp) 4 luvun 65 §:stä.

43 §. Vesikulkuneuvon radiolähettimen käyttäjä. Pykälä olisi luonteeltaan informatiivinen. Siinä viitattaisiin sähköisen viestinnän palveluista annettuun lakiin (917/2014), jossa säädetään meriradioviestintään käytettävän radiolähettimen käyttöön ja hallussapitoon tarvittavasta radiolu vasta ja lähettimen käyttöön tarvittavasta pätevyystodistuksesta. Säännös koskee sellaisia vesikulkuneuvoja, joissa on radiolähetin.

44 §. Kansainvälisen huviveneenkuljettajankirjan hakeminen ja myöntäminen. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin siitä, että Liikenne- ja viestintävirasto myöntäisi hakemuksesta kansainvälisen huviveneenkuljettajankirjan ja tallentaisi sitä koskevat tiedot liikenteen palveluista annetussa laissa tarkoitettuun liikenneasioiden rekisteriin. Kansainvälisen huviveneenkuljettajankirjan myöntämisen edellytyksenä olisi se, että hakija täyttää 41 §:ssä asetetut vaatimukset.

Pykälän 2 momentin mukaan kansainvälistä huviveneenkuljettajankirjaa koskevaan hakemukseen olisi liitettävä kaikki sen myöntämistä varten tarpeelliset tiedot ja selvitykset sekä passi kuva. Säännökseen on otettu mallia liikenteen palveluista annetun lain II osan 10 luvusta, mutta siinä mainittaisiin erikseen velvollisuus liittää hakemukseen passikuva, koska kansainvälinen huviveneenkuljettajankirja on kuvallinen.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin myös, että jos hakija hakee kansainvälistä huviveneenkuljettajankirjaa ensimmäistä kertaa, hänen on todistettava luotettavasti henkilöllisyytensä. Hakijan henkilöllisyys todennettaisiin pääsääntöisesti hakemuksen mukana toimitettavasta ajokortin tai muun henkilöllisyystodistuksen kopiosta. Näihin säännöksiin on otettu mallia miehitysasetuksesta.

45 §. *Kansainvälisen huviveneenkuljettajankirjan voimassaolo ja uusiminen.* Pykälän 1 momentin mukaan kansainvälinen huviveneenkuljettajankirja olisi voimassa toistaiseksi. Säännös vastaisi nykysääntelyä.

Pykälän 2 momentin mukaan siinä tapauksessa, että huviveneenkuljettajankirja on myönnetty määräaikaisena ja sen haltija haluaa jatkaa sen voimassaoloa, sen haltijan olisi haettava kuljettajankirjaa uudestaan ja toimitettava Liikenne- ja viestintävirastolle kopio 2 §:n 2:n momentissa tarkoitetusta ajokortista tai lääkärintodistuksesta ja kopio aiemmasta huviveneenkuljettajankirjasta. Aikaisemmin huviveneenkuljettajankirjoja on myönnetty määräaikaisina, minkä vuoksi kuljettajankirjan uusimisesta otettaisiin säännös lakiin.

Pykälän 3 momentin mukaan kadonnut tai tuhoutunut kansainvälinen huviveneenkuljettajankirja voitaisiin uusita ilman selvitystä terveydentilasta ja tutkintovaatimusten täyttämistä. Selvityksiä ei tarvittaisi, koska tiedot on tallennettu rekisteriin, kun kuljettajankirjaa on haettu ensimmäisen kerran.

46 §. *Vuokraveneen kuljettajan pätevyysvaatimukset.* Pykälä sisältäisi viittauksen liikenteen palveluista annettuun lakiin, jossa säädetään vuokraveneen kuljettajalta edellytettävistä pätevyyskirjoista. Näitä pätevyysvaatimuksia täsmennettäisiin. Miehittynä vuokratun vuokraveneen kuljettajalla olisi liikenteen palveluista annetun lain 102 §:n mukaan oltava vuokraveneen kuljettajankirja, jos vesikulkuneuvoa käytettäisiin vuokraveneenä tulonhankkimistarkoituksessa korvausta vastaan. Lisäksi edellä mainitun pykälän mukaan vuokraveneen kuljettajalla on oltava kansainvälinen huviveneenkuljettajankirja, jos vuokraveneellä liikennöidään kansainvälisessä liikenteessä. Muussa vuokravenetoiminnassa kuljettajankirjaa ei enää vaadittaisi.

4 luku. Vesiväylien merkitseminen ja vesiliikenteen ohjaaminen.

Merenkulun turvalaitteet

47 §. *Merenkulun turvalaitteet.* Pykälässä säädettäisiin merenkulun turvalaitteista ja niiden päätyypeistä.

Pykälän 1 momentissa määriteltäisiin nykyisen sääntelyn mukainen merenkulun turvalaite. Nykyisessä sääntelyssä merenkulun turvalaitteisiin luetaan myös vesiliikennemerkkit ja valo-opasteet. Nämä on tarkoitus erottaa merenkulun turvalaitteista, koska niitä käytetään vesiliikenteen ohjaamiseen. Merenkulun turvalaitteita käytetään vesiväylien merkitsemiseen myös sisävesillä.

Pykälän 2 momentissa lueteltaisiin kiinteät turvalaitteet ja 3 momentissa kelluvat turvalaitteet.

48 §. *Turvalaitteita koskevien määräysten antaminen.* Pykälässä säädettäisiin turvalaitteita koskevien määräysten antamisesta. Liikenne- ja viestintävirasto valtuutettaisiin antamaan näistä määräyksiä. Valtuutus vastaa pääasiassa nykyisessä vesikulkuväylien merkitsemisestä annetussa asetuksessa olevaa määräyksenantovaltuutta. Valtuutus on tarpeen nostaa lain tasolle. Pykälän mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa määräyksiä kulkuväylän merkitsemisestä ja valaisemisesta, käytettävästä viitoitusjärjestelmästä, turvalaitteiden ja kulkuväylien merkinnässä käytettävien muiden laitteiden nimityksistä, rakenteesta, merkityksestä ja väri- ja valotunnuksista sekä turvalaitteiden rakentamisesta, asettamisesta, muuttamisesta ja poistamisesta sekä siitä, milloin ne ovat toiminnassa.

49 §. *Yleisen kulkuväylän vahvistaminen sekä turvalaitteen asettaminen ja poistaminen.* Pykälässä säädettäisiin yleisen kulkuväylän vahvistamisesta ja turvalaitteiden asettamisesta ja poistamisesta.

Pykälän 1 momentin mukaan vesilain 10 luvun 2-4 §:n mukaisella menettelyllä määrätään yleinen kulkuväylä vesialueelle ja 10 luvun 5§:n perusteella kulkuväylän ylläpitäjällä on oikeus maa- ja vesialueen omistajaan nähden asettaa turvalaitteita toisen alueelle. Vesilain mukaisen menettelyn lisäksi turvalaitteen asettamiseen tarvittaisiin Liikenne- ja viestintäviraston antama väyläpäätös, jonka yhteydessä varmistetaan, että kulkuväylä ja sen turvalaitteet eivät vaaranna liikenneturvallisuutta ja annetaan rakentamis-, asettamis- ja kunnossapitoehdot. Väyläpäätöksellä vahvistetaan lisäksi kulkuväylää koskevat tiedot, jotka tallennetaan Liikenne- ja viestintäviraston tietojärjestelmiin ja merkitään merikarttoihin. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä toimitettavan tiedon sisällöstä ja välittämistavasta.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin kaikkien väylään ja sen turvalaitteisiin tehtävien muutosten edellyttävän uutta väyläpäätösmenettelyä. Yleisen kulkuväylän kunnossapitäjä ei siten saisi tehdä muutoksia väylään ilman Liikenne- ja viestintäviraston vahvistusta. Tällä varmistetaan, että yleisten kulkuväylien merenkulullinen turvallisuus ylläpidetään ja että merikartalla olisi aina ajantasaiset tiedot väylistä ja niiden turvalaitteista.

Pykälän 3 momentissa Liikenne- ja viestintävirastolle annettaisiin velvollisuus ja oikeus puuttua puutteellisen tai harhaanjohtavan turvalaitteen ylläpitoon kehottamalla ylläpitovelvollista määrääjässä korjaamaan laite ja tarvittaessa korjaamaan laite ylläpitovelvollisen kustannuksella. Puuttumisoikeus vastaisi nykyisen vesikulkuväylien merkitsemisestä annetun asetuksen mukaista oikeutta, joka on tarpeen nostaa lain tasolle.

Pykälän 4 momentissa kiellettäisiin käyttämästä yleisen kulkuväylän merkitsemiseen tarkoitettuja turvalaitteita yksityisten kulkuväylien merkitsemiseen. Tällä varmistettaisiin, että yleisen kulkuväylän turvalaitteilla merkityt kulkuväylät on käsitelty tässä laissa ja vesilaissa säädettyjen säännösten mukaisesti.

50 §. Erehdyttävä valo tai laite. Pykälässä kiellettäisiin sellaisen mainos- tai merkkivalon tai muun laitteen asettaminen kulkuväylän läheisyyteen, joka muistuttaisi erehdyttävästi merenkulun turvalaitetta ja saattaisi näin vaarantaa merenkulun turvallisuuden.

51 §. Turvalaitteeseen kiinnittyminen. Pykälässä kiellettäisiin turvalaitteen toimivuuden vaarantaminen. Vesikulkuneuvon, pyödyksen tai muun toimivuutta vaarantavan esineen kiinnittäminen yleisen kulkuväylän turvalaitteeseen olisi kielletty.

52 §. Toimimaton turvalaite. Pykälässä säädettäisiin vesillä liikkujan velvollisuudesta ilmoittaa havaitsemastaan yleisen kulkuväylän toimimattomasta, vahingoittuneesta, paikaltaan siirtyneestä tai kadonneesta turvalaitteesta Liikenne- ja viestintävirastolle. Liikenne- ja viestintävirasto välittäisi tiedon kulkuväylän ylläpitäjälle.

Vesiliikenteen ohjaamisessa käytettävät pysäytysmerkit, vesiliikennemerkit ja valo-opasteet

53 §. Vesikulkuneuvolle annettavat pysäytysmerkit. Pykälässä säädettäisiin vesikulkuneuvolle annettavista pysäytysmerkeistä. Näitä ovat näkö-, kuulo- ja radioviestintävälineellä annetut kansainväliset pysähdysmerkit sekä erityinen pysähdysmerkkilevy (kuva 1) ja punainen vilkkuva valo, jota näytetään samanaikaisesti vilkkuvan sinisen hälytysvalon kanssa. Punainen vilkkuva valo yhdessä sinisen hälytysvalon kanssa käytettynä vastaisi tieliikennelain mukaista liikenteenvalvojan antamaa pysäytysmerkkiä. Kansainvälisistä pysäytysmerkeistä ensisijaisesti tulisi käyttää kansainvälistä L-kirjainta, joka on viestilippuna kelta-mustajakoinen (kuva 2) ja morsemerkkinä lyhyt-pitkä-lyhyt-lyhyt. Kuvan 1 pysäytysmerkkilevyssä voisi olla sana STOP ja/tai viranomaista, kuten poliisia, osoittava merkintä. Levyn näkyvissä olevan takasivun olisi oltava harmaa, jollei merkillä anneta kieltoja kumpaankin suuntaan. Levyssä olisi oltava asianomaista

väriä heijastava pinta, ja se olisi tarpeen mukaan valaistava. Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä muiden kuin kansainvälisten pysäytysmerkkien sijoituksesta, väreistä, rakenteesta ja mitoituksesta. Määräykset olisivat luonteeltaan teknisiä. Määräyksissä voitaisiin määrätä muun muassa muiden kuin kansainvälisten pysäytysmerkkien vähimmäiskoosta.

54 §. *Vesiliikennemerkin ja valo-opasteen asettaminen.* Pykälässä säädettäisiin vesiliikennemerkin ja valo-opasteen asettamisesta.

Pykälän 1 momentin mukaan merkin ja valo-opasteen asettamisoikeuteen alueen omistajaan nähden noudatettaisiin mitä vesilain 10 luvun 5 §:ssä yleisen kulkuväylän ylläpitäjän oikeudesta turvalaitteen asettamisesta vesistöön tai sen rannalle säädetään. Edellä mainitun vesilain pykälän mukaan lupaviranomainen voi antaa yleisen kulkuväylän ylläpitäjälle luvan merenkulun turvalaitteen asettamiseksi vesistöön tai sen rannalle, jos asiasta ei ole sovittu alueen omistajan kanssa. Ehdotetussa tämän lain 54 §:n 1 momentissa merkin fyysisen asettamisen osalta vesiliikennemerkki ja valo-opaste rinnastettaisiin merenkulun turvalaitteeseen. Säännös vastaisi pääosin nykyisen vesiliikennelain 19 §:n 3 momenttia.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin vesiliikennemerkin ja valo-opasteen asettajasta. Yleiselle kulkuväylälle asettaja olisi väylänpitäjä ja kulkuväylän ulkopuolisille alueille kunta lukuun ottamatta alikulkukorkeutta rajoittavan rakenteen, ilmajohdon, kaapelin tai putkijohdon merkitsemistapauksia, joissa merkin asettaa tällaisen rakenteen omistaja.

Pykälän 3 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirastolle tulisi ilmoittaa merkin ja valo-opasteen asettamisesta ja sen sijainnista. Liikenne- ja viestintävirastolla olisi oikeus poistaa tai siirtää epätarkoituksenmukaisesti asetettu vesiliikennemerkki tai valo-opaste.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin, että jos edellä 2 momentissa tarkoitettu taho ei ole asettanut vesiliikennemerkkiä tai valo-opastetta tai sen asettama vesiliikennemerkki tai valo-opaste on puutteellinen tai harhaanjohtava, Liikenne- ja viestintäviraston olisi kehotettava sitä määräajassa asettamaan mainittu vesiliikennemerkki tai valo-opaste tai korjaamaan se. Jos vesiliikennemerkkiä tai valo-opastetta ei kehotuksesta huolimatta aseteta tai korjata, voisi Liikenne- ja viestintävirasto asettaa tai korjata sen kyseisen tahon kustannuksella. Säännös olisi samankaltainen kuin vesikulkuväylien merkitsemisestä annetun asetuksen 5 §:n 3 momentin säännös ja ehdotettavan lain 49 §:n 3 momentin säännös, jotka koskevat turvalaitteita. Säännös mahdollistaisi samanlaisen menettelyn soveltamisen puutteellisiin tai harhaanjohtaviin vesiliikennemerkkeihin tai valo-opasteisiin ja lisäksi sen, että menettelyä voitaisiin soveltaa myös tilanteeseen, jossa vesiliikennemerkkiä tai valo-opastetta ei ole lainkaan asetettu.

Pykälän 5 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä toimitettavan tiedon sisällöstä ja välittämistavasta.

55 §. *Valo-opaste.* Pykälässä säädettäisiin vesiliikenteen valo-opasteista. Pykälän 1 momentin mukaan vesiliikennettä voitaisiin ohjata valo-opastein kanavilla ja avattavilla silloilla, kaapeikoissa, jyrkässä kaarteessa, jäätien ja väylän risteyksessä sekä satama-alueella.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin valo-opasteen sijoittamisesta.

Pykälän 3 momentissa selostettaisiin valo-opasteiden merkitykset.

56 §. *Vesiliikennemerkin sijoittaminen ja ulkoasu.* Pykälän 1 momentissa säädettäisiin vesiliikennemerkin sijoittamisesta yleisesti siten, että ne ovat helposti havaittavissa ja haittaamatta liikennettä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin vesiliikennemerkkin takasivusta. Sen tulisi olla harmaa, jollei sillä ole tarkoitus antaa kieltoja, määräyksiä tai tietoja kumpaankin suuntaan.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin vesiliikennemerkkin pinnasta ja valaisemisesta.

Pykälän 4 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä vesiliikennemerkkien ja valo-opasteiden väreistä, rakenteesta ja mitoituksesta. Määräykset olisivat luonteeltaan teknisiä. Määräyksissä voitaisiin määrätä muun muassa vesiliikennemerkkien vähimmäiskoot eri katseluetäisyyksillä.

Pykälän 5 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä vesistöissä tai sen yli kulkevien ilmajohtojen, kaapelien ja putkijohtojen merkitsemisestä vesiliikennemerkkein.

57 §. Vesiliikennemerkkien vaikutusalue. Pykälässä säädettäisiin vesiliikennemerkkin vaikutusalueesta, joka alkaa merkin kohdalla päättyen kiellon, määräyksen tai rajoituksen päättymistä osoittavan merkin kohdalla tai vastakkaista kulkusuuntaa varten asetettuun vastaavaan merkin kohdalla.

58 §. Vesiliikennemerkkien jaottelu. Pykälän mukaan vesiliikennemerkkit jaettaisiin kielto-merkkeihin, määräysmerkkeihin, rajoitusmerkkeihin, varoitusmerkkeihin, tiedotusmerkkeihin, apumerkkeihin, kaapeli- ja johtotauluihin sekä suuntamerkkeihin.

59 §. Kielto-merkki. Pykälän 1 momentin mukaan kielto-merkillä kielletäisiin vesillä liikkujalta jokin toiminta.

Pykälän 2 momentissa kuvattaisiin merkin muoto ja sisältö.

60 §. Määräys-merkki. Pykälän 1 momentin mukaan määräys-merkillä määrättäisiin vesillä liikkuja toimimaan merkin osoittamalla tavalla.

Pykälän 2 momentissa kuvattaisiin merkin muoto ja sisältö.

61 §. Rajoitus-merkki. Pykälän 1 momentin mukaan rajoitus-merkillä rajoitettaisiin vesillä liikkujan toimintaa.

Pykälän 2 momentissa kuvattaisiin merkin muoto ja sisältö.

62 §. Varoitus-merkki. Pykälän mukaan 1 momentin varoitus-merkillä osoitettaisiin vesialueella olevaa vesiliikenteelle vaarallista kohtaa.

Pykälän 2 momentissa kuvattaisiin merkin muoto ja sisältö.

63 §. Tiedotus-merkki. Pykälän 1 momentin mukaan tiedotus-merkillä annettaisiin vesillä liikkujalle tarpeellista tietoa.

Pykälän 2 momentissa kuvattaisiin merkin muoto ja väritys.

64 §. Apumerkki. Pykälän mukaan yhdessä kieltoa, määräystä, rajoitusta, varoitusta tai tiedotusta koskevan merkin kanssa voitaisiin käyttää apumerkinä lisäkilpeä, jolla selvennettäisiin päämerkin tarkoitusta ja kohdetta. Apumerkillä voitaisiin ilmaista muun muassa päämerkin vaikutusalueen pituutta tai suuntaa.

65 §. Kaapeli- ja johtotaulu sekä suuntamerkki. Pykälän mukaan kaapeli- ja johtotaululla sekä suuntamerkillä osoitettaisiin vesialueella merkin kohdalla kulkevaa kaapelia tai johtoa. Suuntamerkit kohdistettaisiin näyttämään kulkuväylän ja kaapelin tai johdon risteyskohtaa.

66 §. Ankkurin käyttökielto. Merkillä (kuva 3) kiellettäisiin ankkuroiminen sekä ankkurien ja niiden vaijereiden ja ketjujen laahaaminen alueella, joka alkaa 100 metriä ennen merkkiä ja päättyy 100 metriä merkin jälkeen. Merkillä on tarkoitus suojata vedenalaisia rakenteita ja kaapeleita, jotka voisivat vaurioitua ankkurin käytön vuoksi. Merkki sijoitettaisiin kohdalle, jossa ankkurin käyttö vedenalaisen kaapelin tai rakenteen takia on kielletty, väylän kummallekin puolelle siten, että se näkyisi molempiin suuntiin kuljettaessa. Merkissä olisi ankkuria esittävä kuvio.

67 §. Pysäköimiskielto. Merkillä (kuva 4) kiellettäisiin ankkuroiminen tai rantaan tai laituriin kiinnittyminen merkin vaikutusalueella, joka ilmoitettaisiin apumerkillä. Merkissä olisi kirjain P.

68 §. Kiinnittymiskielto. Merkillä (kuva 5) kiellettäisiin vesikulkuneuvon ja puutavaralautan rantaan tai laituriin kiinnittyminen 50 metriä merkin molemmin puolin, jollei vaikutusaluetta olisi apumerkein toisin ilmoitettu. Merkissä olisi pollaria ja köyttä esittävä kuvio.

69 §. Ohittamiskielto. Merkillä (kuva 6) kiellettäisiin vesikulkuneuvon ja puutavaralautan ohittaminen. Merkki sijoitettaisiin kulkusuuntaan nähden väylän oikealle puolelle. Merkissä olisi kaksi samansuuntaista nuolta.

70 §. Kohtaamiskielto. Merkillä (kuva 7) kiellettäisiin sekä vastaan tulevan vesikulkuneuvon kohtaaminen että toisen vesikulkuneuvon ohittaminen merkin ja vastakkaista kulkusuuntaa varten asetetun tai kiellon päättymiseksi asetetun merkin välisellä väylänosalla, jollei kiellon vaikutusaluetta olisi muutoin ilmoitettu. Kieltoa ei tarvitsisi noudattaa kohdattaessa alle 20 metrin pituinen puutavaralautta tai pienvesikulkuneuvo, jos ei olisi estettä vesikulkuneuvojen vapaalle kululle. Merkki sijoitettaisiin kulkusuuntaan nähden väylän oikealle puolelle. Merkissä olisi kaksi vastakkaisiin suuntiin osoittavaa nuolta.

71 §. Aallokon aiheuttamisen kielto. Merkin (kuva 8) vaikutusalueella vesikulkuneuvolla liikkujan tulisi nopeuttaan säätämällä välttää sellaisen liiallisen aallokon tai muun veden virtausvaikutuksen aiheuttamista, josta voisi aiheutua vahinkoa paikallaan oleville tai liikkuville vesikulkuneuvoille, rakenteille tai muulle ympäristölle ja vesistön käytölle. Vesikulkuneuvolla tulisi kuitenkin voida käyttää turvallisen ohjailukyvyyn edellyttämää nopeutta. Merkin vaikutusalue tarkennettaisiin tarvittaessa apumerkillä. Merkissä olisi aallokkoa esittävä kuvio.

72 §. Vesihiihtokielto. Merkillä (kuva 9) kiellettäisiin vesihiihto. Merkin vaikutusalue tarkennettaisiin tarvittaessa apumerkillä. Merkissä olisi vesihiihtäjää esittävä kuvio.

73 §. Purjelautailukielto. Merkillä (kuva 10) kiellettäisiin purjelautailu. Merkin vaikutusalue tarkennettaisiin tarvittaessa apumerkillä. Merkissä olisi purjelautailijaa esittävä kuvio.

74 §. Vesikulkuneuvon kulku moottorivoimaa käyttäen kielletty. Merkillä (kuva 11) kiellettäisiin vesikulkuneuvolla kulkeminen moottorivoimaa käyttäen. Merkki kattaisi kaikki moottorikäyttöiset vesikulkuneuvot. Liikennöintiä koskevat rajoitukset ja merkin vaikutusalue tarkennettaisiin tarvittaessa apumerkillä. Merkissä olisi potkurikuvio.

75 §. *Vesiskootterilla ajo kielletty.* Merkillä (kuva 12) kiellettäisiin vesiskootterilla tai muulla vastaavan tyyppisellä vesikulkuneuvolla ajaminen. Merkin vaikutusalue tarkennettaisiin tarvittaessa apumerkillä. Merkissä olisi vesiskootteriajoa osoittava kuvio.

76 §. *Uiminen kielletty.* Merkillä (kuva 13) kiellettäisiin uiminen. Merkin vaikutusalue tarkennettaisiin tarvittaessa apumerkillä. Merkissä olisi uimaria ja aaltoja esittävä kuvio.

77 §. *Pysähtymismerkki.* Merkkiä (kuva 14) käytettäisiin valo-opasteiden yhteydessä ja se osoitettaisiin kohdan, johon vesikulkuneuvon tai puutavaralautan etuosa on viimeistään pysäytettävä silloin, kun valo-opasteet osoittavat ajokieltoa. Merkin keskellä olisi vaakasuora viiva. Merkki voitaisiin sijoittaa odotuspaikan maaston tai rakenteiden mukaan kulkusuuntaan nähden joko väylän oikealle tai vasemmalle puolelle.

78 §. *Annettava äänimerkki, äänen tunnus.* Merkin (kuva 15) kohdalla olisi vesikulkuneuvosta annettava äänimerkki, jonka tunnus ilmoitettaisiin apumerkillä. Merkin keskellä olisi ympyrä. Merkki sijoitettaisiin kulkusuuntaan nähden väylän oikealle puolelle.

79 §. *Otettava yhteys radiopuhelimella.* Merkin (kuva 16) kohdalla olisi vesikulkuneuvosta otettava yhteys radiopuhelimella siten kuin merkillä määrättäisiin. Merkissä olisi radiopuhelintyyppien lyhennekirjaimet ja niiden alla kutsukanavan numero. Tarpeelliset lisätiedot yhteydenottoa varten ilmoitettaisiin apumerkillä. Merkki sijoitettaisiin kulkusuuntaan nähden näkyvään paikkaan.

80 §. *Nopeusrajoitus.* Merkillä (kuva 17) ilmoitettaisiin kansainvälisen merkintäjärjestelmän mukaisesti suurin sallittu nopeus kilometreinä tunnissa (km/h). Nopeusrajoituksen vaikutusalueen tarkennukset tai nopeusrajoitus solmuina (knots) ilmoitettaisiin tarvittaessa apumerkillä. Väylää koskeva nopeusrajoitusmerkki sijoitettaisiin, mikäli mahdollista, kulkusuuntaan nähden väylän oikealle puolelle.

81 §. *Rajoitettu alikulkukorkeus.* Merkillä (kuva 18) osoitettaisiin, että vesialueella on tällaisen merkin kohdalla tai tällaisin merkein varustetulla osalla alikulkukorkeus rajoitettu. Merkin keskellä olevat numerot osoittaisivat suurimman alikulkukorkeuden metreissä. Merkin yläreunassa olisi kolmio, jonka kärki olisi alaspäin. Merkki voitaisiin sijoittaa kulkusuuntaan nähden joko väylän oikealle tai sen molemmille puolille lukuun ottamatta siltoja, joissa se sijoitettaisiin siltapalkkiin. Lisäksi merkki voitaisiin ilmajohdoissa kiinnittää alle 300 metrin havaitsemisetasyydellä suoraan johtoon. Jos merkki olisi varustettu merkin vaikutussuuntaa osoittavalla apumerkillä (kuva 34), se osoittaisi suurimman alikulkukorkeuden apumerkin ilmoittamassa suunnassa.

82 §. *Rajoitettu kulkusyvyys.* Merkillä (kuva 19) osoitettaisiin, että väylällä on tällaisen merkin kohdalla tai tällaisin merkein varustetulla osalla kulkusyvyys rajoitettu. Merkin keskellä olevat numerot ilmoittaisivat suurimman kulkusyvyuden metreissä. Merkin alareunassa olisi kolmio, jonka kärki olisi ylöspäin.

83 §. *Rajoitettu kulkuleveys.* Merkillä (kuva 20) osoitettaisiin, että väylällä on tällaisen merkin kohdalla tai tällaisin merkein varustetulla osalla kulkuleveys rajoitettu. Merkin keskellä olevat numerot osoittaisivat vesikulkuneuvon suurimman leveyden metreissä. Merkin sivuilla olisi kolmiot, joiden kärkien välissä olisivat alusleveyttä osoittavat numerot. Merkki voitaisiin sijoittaa kulkusuuntaan nähden joko väylän oikealle tai vasemmalle puolelle.

84 §. Yleinen varoitusmerkki. Merkillä (kuva 21) osoitettaisiin, että sen läheisyydessä tulisi vesiliikenteessä noudattaa erityistä varovaisuutta. Varoituksen syy ja merkin vaikutusalueen tarkennukset ilmoitettaisiin tarvittaessa apumerkillä. Merkin keskellä olisi pystysuora viiva.

85 §. Voimakas virtaus ja virtauksen suunta. Merkillä (kuva 22) varoitettaisiin, että väylällä olisi tällaisen merkin jälkeen vesikulkuneuvon kulkemista häiritsevä virtaus. Virtauksen suunta ilmoitettaisiin tarvittaessa apumerkillä. Merkin keskellä olisi virtausta esittävä kuvio. Merkki voitaisiin sijoittaa kulkusuuntaan nähden joko väylän oikealle tai vasemmalle puolelle.

86 §. Väylän reuna. Merkillä (kuva 23) varoitettaisiin väylän reunasta ja osoitettaisiin väylän reunan etäisyys merkistä. Merkin keskellä oleva laaja kolmio osoittaisi kohtisuoran suunnan väylän reunaan ja kolmion sisällä olevat numerot ilmoittaisivat väylän reunan etäisyyden merkistä metreissä.

87 §. Varoitus uimapaikasta. Merkillä (kuva 24) varoitettaisiin uimapaikasta. Merkin osoittaman vesialueella olevan yleisen uimapaikan läheisyydessä olisi noudatettava erityistä varovaisuutta. Merkissä olisi uimarın päätä ja aaltoja esittävä kuvio.

88 §. Pysäköiminen sallittu. Merkillä (kuva 25) osoitettaisiin pysähtymistä varten varatut laiturit ja muut tähän tarkoitetut kohdat. Vesikulkuneuvon ja puutavaralautan rantaan kiinnittäminen tai, jollei se olisi mahdollista, niiden ankkuroiminen olisi sallittu sillä puolella väylää, jolle merkki olisi sijoitettu. Merkissä olisi kirjain P. Merkki voitaisiin varustaa (kuvan 34 mukaisella) päämerkin vaikutussuuntaa osoittavalla apumerkillä.

89 §. Kiinnittyminen sallittu. Merkillä (kuva 26) osoitettaisiin, että vesikulkuneuvon ja puutavaralautan kiinnittäminen rantaan tai laituriin olisi sallittu merkin kohdalla ja 50 metriä sen molemmin puolin, ellei vaikutusaluetta olisi apumerkein toisin ilmoitettu. Merkissä olisi pollaria ja köyttä esittävä kuvio.

90 §. Ilmajohto. Merkki (kuva 27) voitaisiin sijoittaa kulkusuuntaan nähden joko väylän oikealle puolelle tai molemmille puolille väylää kohdalle, jossa johtolinja risteäisi väylän. Merkissä olisi ylhäältä alas iskevää salamaa esittävä kuvio. Merkkiä käytettäisiin yhdessä Rajoitettu alikulkukorkeus -merkin kanssa, joka olisi ylimpänä. Jos useita ilmajohtoja olisi lähekkäin, merkittäisiin äärimmäiset johdot Rajoitettu alikulkukorkeus- ja Ilmajohto-merkkien yhdistelmällä ja lisäksi mahdollisella apukilvellä. Tässä tapauksessa Rajoitettu alikulkukorkeus -merkki osoittaisi alimman ilmajohdon mukaisen turvallisen alituskorkeuden. Ilmajohtoon kiinnitetyn Rajoitettu alikulkukorkeus -merkin yhteydessä ei käytettäisi Ilmajohto-merkkiä.

91 §. Puhelin. Merkissä (kuva 28) olisi puhelinta osoittava kuvio. Merkki voitaisiin varustaa puhelimen sijaintia tai etäisyyttä ilmoittavalla apukilvellä.

92 §. Lauttaväylän risteäminen. Merkillä (kuvat 29 ja 30) osoitettaisiin, että vesialuetta ja siinä mahdollisesti olevaa kulkuväylää risteäisi lauttaväylä. Merkissä olisi lauttaa esittävä kuvio. Jos lautta kulkisi köyden varassa, merkissä olisi lisäksi valkoinen vaijeria esittävä viiva (kuva 29). Merkin yhteydessä voitaisiin lisäksi käyttää apukilpeä, jossa olisi teksti "Varo vaijeria". Jos lautta olisi vapaasti kulkeva, merkissä ei olisi vaijeria esittävää viivaa (kuva 30). Jos lauttaväylä risteäisi kauppamerenkulkuun käytettävää väylää, merkin yhteydessä käytettäisiin lisäksi kuvan 15 (annettava äänimerkki) mukaista merkkiä, joka olisi apukilpineen ylimpänä. Merkit sijoitettaisiin hyvin näkyvälle paikalle vesikulkuneuvon mahdollisesti tarvittavan pysäyttämisen kannalta riittävälle etäisyydelle risteävästä lauttaväylästä. Jos lauttaväylä risteäisi matalaväylää tai lauttaväylän poikki ei kulkisi yleistä kulkuväylää, voitaisiin lauttaväylän risteämistä osoittavat merkit sijoittaa vaihtoehtoisesti laitureiden päihin.

93 §. Mahdollisuus radiopuhelinyhteyteen. Merkillä (kuva 31) osoitettaisiin, että väylältä olisi mahdollisuus ottaa radiopuhelinyhteys merkin osoittamalla kutsukanavalla. Merkissä olisi radiopuhelintyyppin lyhennekirjaimet ja niiden alla kutsukanavan numero. Merkki sijoitettaisiin kulkusuuntaan nähden näkyvään paikkaan.

94 §. Juomavesipiste. Merkissä (kuva 32) olisi vesihanaa osoittava kuvio. Merkki voitaisiin varustaa lisäksi apumerkillä, jossa olisi tiedot vesipisteen sijainnista.

95 §. Kiellon, määräyksen tai rajoituksen päättymisen. Merkillä (kuva 33) osoitettaisiin kiellon, määräyksen tai rajoituksen päättymisen. Merkissä olisi diagonaaliviiva. Merkki sijoitettaisiin kulkusuuntaan nähden oikealle puolelle tai vastakkaiselle ajosuunnalle tarkoitetun vastaavan kielto-, määräys- tai rajoitusmerkin kääntöpuolelle.

96 §. Päämerkin vaikutussuuntaa osoittava apumerkki. Merkki (kuva 34a) olisi suorakulmaisen kolmion muotoinen ja sen suora kulma osoittaisi merkin vaikutussuuntaan. Merkkikolmion kantavuu olisi päämerkin korkuinen, ja se sijoitettaisiin välittömästi päämerkin viereen. Havaittavuuden parantamiseksi voitaisiin vaikutussuuntaa osoittavassa apumerkissä käyttää suorakulmion muotoista pohjaa, jonka väri määräytyisi päämerkin värien mukaan: kielto-, määräys-, rajoitus- ja varoitusmerkeissä punainen, tiedotusmerkeissä sininen (kuva 34b).

97 §. Apukilpi. Merkillä täsmennettäisiin päämerkin tarkoitusta. Apukilpi (kuvat 35, 15 ja 22) olisi suorakaiteen muotoinen ja sen leveys olisi yhtä suuri kuin päämerkin leveys. Etäisyyttä tai vaikutusalueetta ilmoittavat apukilvet sijoitettaisiin päämerkin yläpuolelle. Muut päämerkin kohdentamista ja tarkentamista koskevat apukilvet sijoitettaisiin päämerkin alapuolelle.

98 §. Kaapeli- ja johtotaulut. Merkillä (kuva 36) osoitettaisiin, että väylällä tai muulla vesialueella, jota käytetään kulkemiseen, olisi tällaisen merkin kohdalla laskettu vesialueelle kaapeli, vesi-, viemäri- tai muu johto. Kaapeli- ja johtotaulut olisivat suorakaiteen muotoisia, ja niissä olisi krominkeltaisella pohjalla isoilla mustilla kirjaimilla kaapelitaulussa sana KAAPELI (KABEL, CABLE) tai maininta kaapelin laadusta (esimerkiksi VALOKUITUKAAPELI) ja johtotaulussa maininta putkijohdon laadusta (esimerkiksi MAAKAASU tai VESIJOHTO). Kaapeli- ja johtotaulu sijoitettaisiin vesialueen kummallekin rannalle kohtisuoraan kaapelin, vesi-, viemäri- tai muun johdon suuntaa vastaan siten, että tauluja yhdistävä suora osoittaisi kaapelin, vesi-, viemäri- tai muun johdon sijainnin.

99 §. Suuntamerkit. Suuntamerkkejä voitaisiin käyttää tarkentamaan kaapelin tai johdon sijaintia väylän risteämäkohdassa, jos kaapelitauluilla sitä ei voitaisi riittävän selvästi osoittaa. Suuntamerkkien (alempi ja ylempi, kuva 37) kautta kulkeva suora osoittaisi kaapelin tai johdon sijainnin väylän kohdalla. Alempi suuntamerkki olisi ympyrän muotoinen, valkoisen reunuksen ympäröimä punainen merkki. Valkoisen reunuksen leveys olisi 1/8 merkin halkaisijasta. Ylempi suuntamerkki muodostuu kahdesta, päällekkäin asetetusta merkistä, joista ylempänä oleva olisi samanlainen kuin alempi suuntamerkki. Välittömästi sen alapuolella olisi kärjellään oleva neljän muotoinen, punaisen reunuksen ympäröimä valkoinen merkki, jonka reunuksen leveys olisi 1/8 merkin lävistäjästä. Suuntamerkkien korkeudet tulisi mitoittaa siten, että ne olisivat kaapelia risteävältä väylältä selvästi havaittavissa.

5 luku. Kiellot, rajoitukset ja luvat kilpailuihin ja harjoituksiin.

100 §. Vesialueen tilapäinen sulkeminen. Liikenteen keskeyttämisestä tai väliaikaisesta rajoittamisesta ei tällä hetkellä kanavia lukuun ottamatta ole säädetty. Säännös olisi tarpeen onnettomuuden tai jonkin muun vastaavan syyn vuoksi. Pysyvästä kulkuväylän sulkemisesta tai rajoit-

tamisesta on säädetty vesilaissa. Esitetyn pykälän mukaan päätöksen väliaikaisesta keskeyttämisestä tekisi Liikenne- ja viestintävirasto. Säännös mahdollistaisi tilapäisen sulkemisen kaikilla vesialueilla, ei vain yleisillä kulkuväylillä.

101 §. *Alueelliset ja vesikulkuneuvotyyppejä koskevat kiellot ja rajoitukset.* Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että jos liikenteen, ympäristön, kalastuksen tai muun elinkeinon suojaamiseksi tai yleisen virkistyskäytön taikka muun yleisen edun vuoksi on tarpeen, määrättyllä vesialueella voitaisiin kieltää vesikulkuneuvolla liikkuminen määrääjäksi tai toistaiseksi kokonaan taikka rajoittaa sitä. Pykälässä esitetty mahdollisuus alueellisen kiellon tai rajoituksen määräämiseen saattaa tulla aiheelliseksi esimerkiksi liikenteen, ympäristön tai yleisen virkistyskäytön johdosta. Kalastuksen tai muun elinkeinon suojaamiseksi taikka yleisen edun vuoksi olisi myös mahdollista saada aikaan alueellinen kieltö tai rajoitus. Toimenpide voi tulla ajankohtaiseksi esimerkiksi vedessä tai veden alla suoritettavien töiden johdosta tai kalanviljelylaitoksen, paikallisen lomakylän, uiton tai muiden vastaavien elinkeinotoimintojen johdosta. Ympäristön suojaamisella tarkoitettaisiin tässä myös sellaisten rakenteiden suojaamista, joilla tehdään rakentamis- tai ylläpitotöitä vesialueeseen tai kulkuväylään liittyvällä tai sen ylittävällä tai alittavalla alueella. Päätöksen kiellosta tai rajoituksesta tekisi Liikenne- ja viestintävirasto.

Nykyisen vesiliikennelain 15 §:n mukaan Liikennevirasto on toiminut päätöksentekijänä yleisiä kulkuväyliä koskevien kieltojen ja rajoitusten osalta ja ELY-keskusten ympäristövastuualue on ollut päätöksentekijä muita vesialueita koskevien kieltojen ja rajoitusten osalta. On tarkoituksenmukaista yhdistää päätöksentekijä yhdeksi tahoksi, jotta tiettyä vesialuetta koskevia päätöksiä ei tarvitsisi jakaa kahden eri viranomaisen tekemiksi päätöksiksi. Näin päätökset saadaan yhdenmukaisemmiksi ja päätösten yhteydessä voidaan paremmin arvioida kieltojen ja rajoitusten yhteisvaikutusta. Tämän momentin nojalla määrättäviä alueellisia kieltoja ja rajoituksia olisivat käytännössä yleensä vesikulkuneuvon käyttökieltö moottorivoimaa käyttäen, aallokon aiheuttamisen kieltö ja nopeusrajoitus.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin nykyisen vesiliikennelain 16 §:n mukaisista vesikulkuneuvotyyppejä koskevista kielloista ja rajoituksista. Liikenne- ja viestintävirasto voisi aluekohtaisesti kieltää tiettytyyppisen vesikulkuneuvon käytön tai rajoittaa tietyn vesikulkuneuvotyypin käyttöä, jos sen käyttämisestä aiheutuisi luonnolle tai muulle ympäristölle, kalastukselle tai muulle elinkeinolle taikka yleiselle luonnon virkistyskäytölle erityisen huomattavaa haittaa. Erityisen huomattavalla haitalla tarkoitetaan tässä pykälässä muun muassa vesikulkuneuvon aiheuttamaa melua tai sen aiheuttamia ympäristölle vahingollisia päästöjä. Nykyisin kaupparenkulkuun käytettävien vesikulkuneuvojen kielloista ja rajoituksista päättää Liikenteen turvallisuusvirasto ja muiden vesikulkuneuvojen kielloista ja rajoituksista alueellisen ELY-keskuksen ympäristövastuualue. Päätöksentekoviranomainen on tässäkin perusteltua yhdistää, jotta eri vesikulkuneuvotyyppeiden kokonaisvaikutus voitaisiin paremmin ottaa kieltoja ja rajoituksia määrättäessä huomioon. Tämän 2 momentin nojalla määrättäviä kieltoja ja rajoituksia olisivat yleensä tietyn vesikulkuneuvotyypin käytön kieltö moottorivoimaa käyttäen, vesiskooterilla ajon kieltö, vesihiihtokieltö sekä vesikulkuneuvokohtainen nopeusrajoitus.

Kieltö tai rajoitus ei edelleenkään koskisi työnteon tai asunnon sijainnin takia tarpeellista vesikulkuneuvon käyttöä taikka vaikeasti liikuntavammaisen henkilön vesikulkuneuvon käyttöä, ellei päätöksessä erityisen painavasta syystä toisin määrätä. Erityisen painavana syynä pidetään yleisen turvallisuuden tai ympäristön kannalta merkityksellisen syyn olemassa oloa. Nopeusrajoitus olisi kuitenkin näissä tapauksissa aina voimassa.

Myös virka-, ensihoidon- ja pelastustehtävien suorittamista koskeva taikka muusta painavasta syystä välttämätön vesikulkuneuvolla liikkuminen olisi kiellosta tai rajoituksesta huolimatta yhä sallittua. Kieltö tai rajoitus ei koskisi myöskään Puolustusvoimien toimintaa.

102 §. Kielto- ja rajoitusasioiden käsittely. Alueellisen tai vesikulkuneuvotyypin koskevan kiellon tai rajoituksen määrittäminen koskevan esityksen Liikenne- ja viestintävirastolle voisi tehdä kunta tai kunnan jäsen, Väylävirasto, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus tai sellainen viranomaisena, yhteisö tai vesialueen omistaja, jota asia koskee. Liikenne- ja viestintävirasto voisi pykälän mukaan itsekin panna vireille kiellon tai rajoituksen määrittämisen. Ennen päätöksen antamista on viranomaisen kuultava asianosaisia, joita ovat kunta, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus ja muu sellainen viranomaisena, yhteisö tai vesialueen omistaja, jota asia koskee.

Pykälään esitetään sisällytettäväksi nykyisen vesiliikenneasetuksen 2 luvun kielto- ja rajoitusasioiden käsittelyä koskevat säännökset. Näissä säädetään tarkemmin esityksen tekemisestä, esityksen kuuluttamisesta, muistutusten jättämisestä sekä päätöksestä kuuluttamisesta ja tiedoksi antamisesta. Muistutusten jättämisestä koskevaa säännöstä on kuitenkin muutettu niin, ettei muistutusta enää tarvitsisi toimittaa kunnanhallitukselle vaan se olisi toimitettava suoraan Liikenne- ja viestintävirastolle.

103 §. Kiellon ja rajoituksen voimaantulo. Liikenne- ja viestintäviraston antama kielto- tai rajoituspäätös ei tulisi automaattisesti voimaan muutoksenhausta huolimatta, vaan voimaantulosta tulisi päätöksessä erikseen määrätä. Muutoksenhakuviranomaisella olisi kuitenkin mahdollisuus kieltää päätöksen täytäntöönpano.

104 §. Kiellon ja rajoituksen merkitseminen. Vesikulkuneuvolla liikkumista koskeva kielto tai rajoitus olisi mahdollisuuksien mukaan merkittävä vesialueelle tai sen läheisyyteen. Kelluvia merkkejä ei tarvitsisi käyttää. Merkitsemisestä vastaisi yleisen kulkuväylän osalta väylänpitäjä ja muualla asianomainen kunta. Merkintävastuu olisi nykyisen vesiliikennelain mukainen. Alueen omistajan kanssa on sovittava, jos merkit asetetaan rannalle tai vesistöön pysyvästi, jollei ole kysymys vähäisistä merkeistä tai laitteista. Pykälässä ehdotettu kiellon ja rajoituksen merkitseminen on soveltuvin osin yhdenmukainen vesilain (587/2011) 10 luvun 5 §:n menettelyn kanssa.

Nopeusrajoitus olisi merkittävä silloin kuin se olisi mahdollista myös kansallisen merikarttaviiranomaisen toimesta tai auktorisoimana julkaistuihin merikarttoihin esim. mittakaavan sen salissa.

105 §. Kielto- ja rajoituspäätöksen muuttaminen. Jos olosuhteet ovat olennaisesti muuttuneet, voidaan kielto- ja rajoituspäätöstä muuttaa. Aiemmin annettua päätöstä muutettaessa esitetään soveltuvin osin noudatettavaksi samoja säännöksiä kuin päätöstä annettaessakin.

106 §. Lupa kilpailuihin, harjoituksiin ja muihin tapahtumiin. Pykälä vastaisi pääosin nykyistä vesiliikennelain sääntelyä, mutta siinä viitattaisiin kilpailujen ja harjoitusten lisäksi muihin tapahtumiin. Pykälän 1 momentin mukaan moottorikäyttöisten vesikulkuneuvojen toistuvaa tai pysyvää, samalla vesialueella tapahtuvaa kilpailua, harjoitusta tai muuta tapahtumaa varten olisi haettava, sen lisäksi, mitä luvanvaraisuudesta muualla säädetään, kunnan ympäristönsuojeluviranomaisen lupa. Toistuvalla tapahtumalla tarkoitetaan kilpailua, harjoitusta tai muuta tapahtumaa, joka järjestetään kerran tai useammin saman kesän aikana. Toistuvaksi katsottaisiin myös puheena olevat tapahtumat, jos ne järjestetään vuosittain säännöllisesti.

Jos tapahtuma-alue on perustettu siten, että se on tarkoitukseensa osoitettu asema- tai rakennuskaavassa tai alueelle on annettu ympäristönsuojelulaissa (527/2014) tarkoitettu ympäristölupa, ei 1 momentissa tarkoitettua lupaa tarvittaisi.

Pykälän 2 momentin mukaan vastaava lupa olisi haettava myös yksittäisen tapahtuman järjestämiseksi, jos tapahtumasta arvellaan todennäköisesti aiheutuvan merkityksellisiä ympäristöhaittoja, joita ovat muun muassa melu sekä ilmaan ja vesistöön aiheutuvat päästöt. Kunta voisi periä maksun 1 momentissa ja 2 momentissa tarkoitetuista luvista. Tämä maksu voisi vastata enintään suoritteiden tuottamisesta kunnalle aiheutuvia kokonaiskustannuksia. Maksun perusteista määrättäisiin tarkemmin kunnan hyväksymässä taksassa.

Jos tapahtuma-alue ulottuu usean kunnan alueelle, pykälän 3 momentin mukaan luvan antajana olisi toimivaltainen ELY-keskus eli joko lähtö- tai määräpaikan ELY-keskus. Usean ELY-keskuksen alueella pidettävään tapahtumaan luvan antaisi se ELY-keskus, jonka alueella tapahtuma pääosin pidetään.

Pykälän 4 momentin mukaan pykälässä tarkoitetun luvan myöntämisen edellytyksenä on, että tapahtuma täyttää riittävät turvallisuuden vaatimukset ja ettei toiminnasta aiheudu kohtuutonta haittaa luonnolle tai muulle ympäristölle, kalastukselle, yleisen luonnon virkistyskäytölle tai muulle yleiselle edulle. Myös alueen omistajan suostumus tarvitaan.

Pykälän 5 momentin mukaan lupaa ei kuitenkaan tarvittaisi pelastus- tai meripelastustoimen, vesiliikennettä valvovien viranomaisten eikä Puolustusvoimien harjoituksiin. Säännös vastaisi pääosin nykyisen vesiliikennelain 21 §:n 5 momenttia, mutta se ulotettaisiin koskemaan myös poliisin, Tullin ja Liikenne- ja viestintäviraston harjoituksia. Siinä viitattaisiin palo- ja meripelastustoimen sijasta pelastus- ja meripelastustoimeen. Pelastustoimi kattaisi pelastuslaitoksen lisäksi pelastustoimen järjestelmään kuuluvat sopimuspalokuntien yksiköt.

Pykälän 6 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirastolta olisi mahdollista hakea väliaikaista poikkeusta alueellisesta kiellosta tai rajoituksesta tai väliaikaista vesiliikenteen keskeyttämistä tai rajoittamista, jos tapahtuma sitä edellyttäisi. Tämä on uusi säännös, joka on tarpeen kilpailujen, harjoitusten ja muiden tapahtumien toteuttamiseksi ja vesiliikenteen ohjaamiseksi näiden tapahtumien aikana.

6 luku. Vesikulkuneuvoja ja niiden varusteita koskevat vaatimukset.

107 §. *Vesikulkuneuvon rakenne, varusteet ja kunto.* Pykälän 1 ja 2 momentti vastaisivat pääosin nykyisen vesiliikennelain 8 §:ää. Pykälän 2 momentin sanamuotoa selkeytettäisiin ja sitä muutettaisiin siten, että se kattaisi myös vesikulkuneuvon käytöstä aiheutuvan merkittävän tai tarpeettoman häiriön, jotta myös muun muassa ympäristölle ja yleiselle tai yksityiselle edulle aiheutuva ei-aineellinen häiriö tulisi huomioitua paremmin. Nykyisessä vesiliikennelaissa säännös kattaa merkityksellisen tai tarpeettoman haitan luonnolle tai muulle ympäristölle, kalastukselle, yleiselle luonnon virkistyskäytölle tai muulle yleiselle tai yksityiselle edulle. Haitan aiheuttaminen ympäristölle voisi tarkoittaa myös esimerkiksi kanavan laitteiden vaurioittamista.

Pykälän 3 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä vuokraveneiden ja vuokralle tarjottavien vesikulkuneuvojen rakenteesta ja ominaisuuksista sekä vuokraveneiltä ja vuokralle tarjottavilta vesikulkuneuvoilta vaadittavista laitteista, varusteista ja tarvikkeista ja niiden ominaisuuksista, rakenteesta, laadusta, määrästä, kunnosta ja käytöstä. Tällä hetkellä Liikenteen turvallisuusvirastolla on valtuus antaa määräyksiä miehitettynä ja miehittämättöminä vuokrattavilta vuokraveneiltä vaadittavista laitteista ja varusteista alusturvallisuuslain 23 §:n nojalla. Liikenteen turvallisuusvirasto on antanut sen nojalla määräyksen vuokraveneiden laitteista ja varusteista, ja määräys olisi tarkoitus kumota samalla kun katsastusvaatimus poistuu. Laissa kuitenkin säilytettäisiin määräyksenantovaltuus, joka mahdollistaisi nopean puuttumisen, jos vuokrattavien vesikulkuneuvojen tai niiden varusteiden osalta tarvittai-

siin täydennyksiä. Vaikka miehitettynä vuokrattavien vuokraveneiden varusteista voisikin jatkossa antaa määräyksiä, vuokraveneitä ei tarvitsisi enää jatkossa katsastaa, eikä niiltä edellytetäisi nykyään katsastuksen yhteydessä vaadittavaa CE-merkintää. Vuokralle tarjottavilta vesikulkuneuvoilta tarkoitettaisiin sellaisia vesikulkuneuvoja, joita vuokrattaisiin ilman miehistöä.

Sellaisella vesikulkuneuvolla, joka ei ole alusturvallisuuslain 2 §:n 15-25 kohdassa tarkoitettu alus, voi harjoittaa kaupallista toimintaa. Tämä on jo nykyisin mahdollista.

108 §. Vesikulkuneuvon varusteet. Pykälään koottaisiin vesikulkuneuvolta edellytettävät varusteet, joista säädetään nykyisessä vesiliikenneasetuksen (124/1997) 2 §:ssä.

Pykälän 1 momentissa olisi varustevaatimukset, joita edellytetään kaikilta liikkeellä olevilta moottorilla varustetuilta sekä rungoltaan yli viiden metrin pituisilta purjeella varustetuilta vesikulkuneuvoilta. Momentti vastaisi pääosin nykyistä vesiliikenneasetuksen luetteloa varusteista, mutta sen sanamuotoa selkeytettäisiin ja tietyiltä osin täydennettäisiin.

Koska säännös koskee liikkeellä olevia moottorilla varustettuja vesikulkuneuvoja, säännöksen piiriin kuuluisivat myös esimerkiksi moottorilla varustetut saunalautat, joita käytetään vesillä liikkumiseen.

Säännöksen mukaan varusteiden tulisi olla käyttökuntoiset. Tällä tarkoitettaisiin esimerkiksi sitä, että pelastusliivien tulee olla ehjät ja tarvittaessa valmistajan ohjeiden mukaisesti huolletut.

Pykälän 1 momentin 1 kohdassa säädettäisiin, että säännöksen piiriin kuuluvissa vesikulkuneuvoissa olisi oltava hyväksytty pelastusliivi, kelluntapukine tai pelastuspuku kaikille vesikulkuneuvossa oleville henkilöille ja niiden tulisi vastata kooltaan ja kantavuudeltaan henkilön kokoa ja painoa, kuten nykyäänkin. Siitä, mitkä pelastusliivit, kelluntapukineet ja pelastuspuvut hyväksyttäisiin, voitaisiin antaa tarkempia määräyksiä pykälän viimeisen momentin mukaan Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä. Hyväksyttävistä pelastusliiveistä, kelluntapukineista ja kelluntapuvuista määrätään nykyisin Merenkulkuhallituksen vesikulkuneuvojen varusteista antamassa päätöksessä (Dnro 44/00/97).

Pykälän 1 momentin 2 kohdassa vaadittaisiin tyhjennuspumppua tai muuta välinettä veden poistamiseen, kuten nykyäänkin. Pumpun korvaava väline voi olla esimerkiksi äyskäri, jos se soveltuu kyseessä olevassa vesikulkuneuvossa veden poistamiseen.

Pykälän 1 momentin 3 kohtaa täydennettäisiin nykyiseen verrattuna siten, että valitun välineen, eli airojen, melan tai ankkurin köysineen, olisi oltava asianmukainen vesikulkuneuvon kokoon ja ominaisuuksiin nähden. Aivot tai mela eivät olisi riittäviä täyttämään tätä vaatimusta esimerkiksi suurissa huvialuksissa, vaan ankkuri köysineen olisi näissä ensisijainen vaihtoehto. Ankkurissa voisi olla köyden sijaan tai lisäksi myös ketju. Varusteen tulisi olla sellainen, että sillä pystytään vaikuttamaan vesikulkuneuvon liikkumiseen esimerkiksi jouduttaessa tuuliajolle.

Pykälän 1 momentin 4 kohdassa vaadittaisiin asianmukaisesti tarkastettua käsiammutinta sellaisiin vesikulkuneuvoihin, joissa on liekillä toimiva polttolaite, kuten esimerkiksi polttoainekäyttöinen grilli, retkikeittiö tai lämmitin, sisä- tai sisäperämoottori tai yli 25 kilowatin tehoinen perämoottori. Kohdassa edellytettäisiin käsiammuttimen tarkastusta vähintään vuoden välein. Käsiammuttimien tarkastuksesta ja huollosta säädetään tällä hetkellä käsiammuttimien tarkastuksesta ja huollosta annetussa sisäasiainministeriön asetuksessa (917/2005). Siinä edellytetään, että käsiammuttimen tarkastus on tehtävä vuoden välein, jos käsiammutinta säilytetään paikassa, jossa se on alttiina sammuttimen toimintakuntoon vaikuttaville tekijöille, kuten kosteu-

delle, tärinälle, lämpötilojen vaihtelulle tai pakkaselle. Vesikulkuneuvossa säilytettävän sammuttimen voidaan katsoa altistuvan näille tekijöille. Kemikaali- ja turvallisuusvirasto Tukes valvoo Suomessa markkinoilla olevien käsiammuttimien vaatimustenmukaisuutta. Vesiskootterissa ei kuitenkaan tarvitsisi olla käsiammutinta. Tällä hetkellä vastaava säännös on Merenkulkuhallituksen päätöksessä (Dnro 4/00/97), mutta sääntely nostettaisiin lain tasolle. Vesiliikenneasetuksessa edellytetään tällä hetkellä, että käsiammutin on standardin EN3 mukainen ja teholuokaltaan 8A 68B. Käsiammuttimen teknisistä ominaisuuksista voitaisiin jatkossa määrätä Liikenne- ja viestintäviraston määräyksessä. Näin voitaisiin jatkossa reagoida nopeammin mahdollisiin muutoksiin, jotka johtuvat käsiammuttimien tuotekehityksestä.

Pykälän 2 momentin mukaan vesikulkuneuvossa olisi oltava meriteiden sääntöjen osan D mukaiset merkinantolaitteet. Säännös perustuisi meriteiden sääntöihin. Osan D säännössä 33 edellytetään, että vähintään 12 metrin pituisessa vesikulkuneuvossa on oltava vihellin, yli 20 metrin pituisessa vesikulkuneuvossa lisäksi laivakello ja yli 100 metrin pituisessa vesikulkuneuvossa tämän lisäksi kumistin. Laivakello tai kumistin voidaan tietysti edellytyksin korvata myös muulla laitteella. Alle 12 metrin pituisessa vesikulkuneuvossa on oltava jokin laite, jolla voidaan antaa voimakas äänimerkki. Säännös olisi uusi.

Pykälän 3 momentissa olisi informatiivinen säännös siitä, että valoista eli merkkilyhdyistä ja nestekaasulaitteista säädetään erikseen. Säännös vastaisi nykyistä vesiliikenneasetuksen 2 §:n 4 momenttia. Säännöksen viittauksella tarkoitetaan nestekaasulaitosten turvallisuusvaatimuksista annettua valtioneuvoston asetusta (858/2012). Asetuksen 5 § ja asetuksen liite koskevat vesikulkuneuvoja. Valojen sijoituksesta ja teknisistä yksityiskohdista määrätään meriteiden sääntöjen liitteessä I.

Lisäksi 3 momentissa säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston valtuudesta hyväksyä vesikulkuneuvoissa käytettäviä merkkilyhtyjä. Merenkulkuhallitus on antanut vuonna 1981 päätöksen merkkilyhtyjien hyväksymisestä (Dnro 1466/81/301) ja se on uudistettu vuonna 1995 (Dnro 3/00/95, annettu Merenkulkuhallituksen tiedostuslehdessä nro 15/15.8.1995). Säännös olisi uusi ja se perustuisi meriteiden sääntöjen liitteen I kohtaan 13. Kyseisessä kohdassa edellytetään, että sen valtion asianomaisen viranomaisen, jossa alus on rekisteröity, on hyväksyttävä lyhtyjien ja merkkikuvioiden rakenne sekä lyhtyjien asennus alukseen. Merkkilyhdyt voitaisiin jatkossakin hyväksyä, jos siihen on tarvetta. Osa merkkilyhtyjien hyväksynnöistä on laivavarusteista ja neuvoston direktiivin 96/98/EY kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/90/EU piirissä.

Pykälän 4 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirastolla olisi valtuus antaa tarkempia määräyksiä vesikulkuneuvojen ja niiden moottoreiden sekä varusteiden ja tarvikkeiden ominaisuuksista, rakenteesta, laadusta, määrästä, kunnosta ja käytöstä. Tämä valtuutus koskisi myös merkkilyhtyjä. Määräyksenantovaltuuden nojalla voitaisiin myös tarvittaessa kieltää tiettyjen varusteiden käyttö. Esimerkiksi kanavissa voisi olla tarpeen kieltää lepuuttajien käyttö, koska irrotessaan ne voivat joutua kanavan sulkukoneistoon ja aiheuttaa siten 107 §:n 2 momentin vastaista haittaa ympäristölle.

109 §. *Vesikulkuneuvoja ja niiden varusteita koskevat poikkeukset.* Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että Liikenne- ja viestintävirasto voisi erityisestä syystä yksittäistapauksessa myöntää poikkeuksia vesikulkuneuvon rakennetta, moottoria, varusteita ja tarvikkeita koskevista säännöksistä ja määräyksistä. Poikkeusten myöntämisen ehtona olisi se, että tästä ei aiheudu vaaraa vesiliikenteen tai henkilöiden turvallisuudelle tai ympäristölle ja että säännösten tai määräysten soveltaminen olisi ilmeisen tarkoituksetonta tai kohtuuttoman hankalaa.

Säännös vastaisi pääosin nykyisen vesiliikennelain 9 §:n 3 momenttia. Säännöksessä olisi uutta se, että poikkeamisesta ei saisi aiheutua vaaraa myöskään ympäristölle. Säännöksessä korostettaisiin myös erikseen sitä, ettei henkilöiden turvallisuutta saisi vaarantaa, millä tarkoitettaisiin esimerkiksi sitä, ettei vesikulkuneuvon rakenteesta saisi aiheutua vaaraa siinä kuljetettaville henkilöille.

Säännöksessä yksittäistapauksella tarkoitettaisiin esimerkiksi tiettyä tapahtumaa, jota varten tapahtuman järjestäjä tarvitsisi poikkeusta liittyen tapahtumassa käytettävien vesikulkuneuvojen ominaisuuksiin. Yksittäistapauksella tarkoitettaisiin myös esimerkiksi huvikäytössä olevien vesikulkuneuvojen automaatiota edistävää kokeilua, jonka toteuttamista varten olisi tarpeen poiketa yleisistä vesikulkuneuvon rakennetta, varusteita tai tarvikkeita koskevista säännöksistä ja määräyksistä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että Liikenne- ja viestintävirasto voisi myöntää veneurheilutapahtuman järjestäjän pyynnöstä tapahtumaan osallistuvien vesikulkuneuvojen osalta poikkeuksia rakennetta ja varusteita koskevista säännöksistä ja määräyksistä sillä ehdolla, että poikkeukset eivät heikennä vesikulkuneuvojen turvallisuutta. Säännös vastaisi pääosin nykyisen vesiliikennelain 9 §:n 3 momenttia.

7 luku. Vesikulkuneuvon rekisteröinti.

Lukuun koottaisiin ja päivitetäisiin ne vesikulkuneuvon rekisteröintiä koskevat säännökset, jotka eivät koske yleistä liikenneasioiden rekisteriä. Velvollisuudesta rekisteröidä vesikulkuneuvo, rekisteröintitodistuksesta ja koetunnuksesta säädetään nykyisin vesikulkuneuvojen rekisteröinnistä annetussa laissa. Liikenteen palveluista annetussa laissa säädetään liikenneasioiden rekisteristä.

110 §. Velvollisuus rekisteröidä vesikulkuneuvo. Pykälän 1 momentin mukaan rekisteröintivelvollisuus koskisi lähes kaikkia huvikäytössä olevia moottorilla varustettuja vesikulkuneuvoja, joiden moottoriteho on vähintään 15 kilowattia sekä purjeella tai moottorilla varustettuja vähintään 5,5 metriä pitkiä huviveneitä, vaikka moottorin teho olisi alle 15 kilowattia. Rekisteröintivelvollisuus koskisi lähtökohtaisesti muun muassa huviveneitä, huvialuksia ja vesi-skoottereita, jos ne täyttävät tämän momentin edellytykset. Huvikäytössä olevien purjeveneiden rekisteröintivelvollisuus alkaisi 5,5 metristä. Rekisteröitävien vesikulkuneuvojen raja 5,5 metriä on eri kuin varustevaatimusten pituusraja (5 metriä). Rekisteröitävien vesikulkuneuvojen pituusraja on ollut sama vuodesta 2006 lähtien. Pituusrajoja on vaikea yhtenäistää, koska jos vesikulkuneuvojen rekisteröintirajaa lasketaan 5 metriin, rekisteröinnin piiriin tulisi arviolta tuhansia vesikulkuneuvoja ja sääntely näin ollen kiristyisi. Jos varustevaatimusten pituusrajaa nostettaisiin 5,5 metriin, varustevaatimusten ulkopuolelle jäisi tuhansia vesikulkuneuvoja ja turvallisuus voisi heiketä. Muita vesikulkuneuvoja, joita rekisteröintivelvollisuus koskisi, ovat muun muassa ammattiveneet, joita käytetään öljyntorjuntaan tai vesirakennustyömailla ja muita yksityisten henkilöiden muussa kuin huvikäytössä olevia vesikulkuneuvoja sekä poliisin, palokunnan tai Tullin käytössä olevia vesikulkuneuvoja. Rekisteröitäviin vesikulkuneuvoihin kuuluisivat myös saunalautat ja vastaavat vesikulkuneuvot, jos ne täyttävät tämän momentin edellytykset.

Pykälän 2 momentissa olisi viittaus liikenteen palveluista annettuun lakiin ja siinä säädettävään liikenneasioiden rekisteriin. Rekisterinpitäjänä toimii kyseisen lain mukaan Liikenne- ja viestintävirasto.

Pykälän 3 momentin mukaan rekisteriin voitaisiin merkitä myös sellainen vesikulkuneuvo, jonka rekisteröintiin ei ole tämän lain perusteella velvollisuutta. Tällaisia vesikulkuneuvoja voivat olla esimerkiksi sisävesien kalastusalusrekisteriin merkityt alukset, vesikulkuneuvot, jotka

kuuluvat alukseen, joka on merkitty sisävesien kalastusalusrekisteriin tai merellä toimivien kalastus- ja vesiviljelyalusten rekisteröinnistä annetun lain nojalla kalastusalusrekisteriin (eli niin sanotut apuveneet), tai kooltaan tai moottoriteholtaan rekisteröintirajoja pienemmät vesikulkuneuvot.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin siitä, että liikenneasioiden rekisteriin rekisteröity vesikulkuneuvo ei voisi olla rekisteröitynä samanaikaisesti myös alusrekisterilain mukaisessa Ahvenanmaan valtionviraston ylläpitämässä alusrekisterissä tai merellä toimivien kalastus- ja vesiviljelyalusten rekisteröinnistä annetun lain mukaisessa kalastusalusrekisterissä. Säännös koskisi käytännössä yli 10 metrin pituisia vesikulkuneuvoja, joita voidaan käyttää sekä vapaa-aikana että elinkeinotoiminnassa. Vesikulkuneuvon käyttötarkoituksen määrittely ja sen rekisteröinti asianmukaiseen rekisteriin olisi rekisteri-ilmoituksen tekijän vastuulla. Vesikulkuneuvon rekisteriin ilmoittava henkilö on aluksen omistaja, ja hänellä on paras tieto siitä, mikä on sen käyttötarkoitus.

Pykälän 5 momentin mukaan sellaista vesikulkuneuvoa, jolla ei ole yhteyttä Suomeen omistajuuden, haltijuuden tai pääasiallisen käyttöpaikan kautta, ei voisi rekisteröidä liikenneasioiden rekisteriin. Tällä säännöksellä pyrittäisiin välttämään Liikenne- ja viestintäviraston ylläpitämän rekisterin käyttö ulkomailla käytössä olevien ulkomaalaisomisteisten veneiden rekisteröintiin. Näissä tapauksissa on pyritty välttämään kyseisen käyttöalueen tai maan kansallisia turvallisuuteen (katsastukset ym.) tai taloudellisiin asioihin (verotus, käyttömaksut) liittyviä vaatimuksia. Suomessa pysyvästi esimerkiksi kesämökeillä käytössä olevat ulkomaalaisten omistamat veneet pitäisi rekisteröidä liikenneasioiden rekisteriin. Säännös olisi uusi.

Pykälän 6 momentin mukaan vesikulkuneuvon kansallisuuteen ja oikeuteen käyttää Suomen lippua sovellettaisiin merilain 1 luvun 1 §:ää. Merilain 1 luvun 1 §:n 1 momentin säännös, joka koskee aluksen kansallisuutta ja siihen liittyvää Suomen lipun käyttöoikeutta, on keskeinen osa merioikeutta ja sen soveltuu siten myös vesikulkuneuvoihin. Ulkomaalaisen vesikulkuneuvon oikeudesta saada Suomen lipun käyttöoikeus säädetään merilain 1 luvun 1 §:n 2 ja 3 momentissa.

111 §. Poikkeukset rekisteröintivelvollisuudesta. Pykälässä lueteltaisiin vesikulkuneuvot, jotka voidaan rekisteröidä, mutta joihin ei kohdistuisi rekisteröintivelvollisuutta. Rekisteröintivelvollisuus ei koskisi vesikulkuneuvoa, jonka omistaja tai haltija on Puolustusvoimat tai Rajavartiolaitos. Tiedot näistä vesikulkuneuvoista on tarvittaessa saatavissa suoraan asianomaisilta viranomaisilta. Rekisteröintivelvollisuus ei myöskään koskisi alusrekisterilain nojalla rekisteröityä alusta tai merellä toimivien kalastus- ja vesiviljelyalusten rekisteröinnistä annetun lain nojalla kalastusalusrekisteriin merkittyyn alukseen kuuluvaa vesikulkuneuvoa, esimerkiksi pelastus- tai muuta apuvenettä. Näitä veneitä ei pääsääntöisesti käytetä vapaa-ajan viettämisessä.

Maa- ja metsätalousministeriö ylläpitää 110 §:ssä mainitun merellä toimivien kalastus- ja vesiviljelyalusten rekisterin lisäksi sisävesillä käytettävien alusten kalastusalusrekisteriä Euroopan unionin yhteisen kalastuspolitiikan kansallisesta täytäntöönpanosta annetun lain (1048/2016) 38 §:n nojalla. Rekisteröintivelvollisuus ei koskisi sisävesillä käytettävien alusten kalastusalusrekisteriin merkittyä alusta tai tällaiseen alukseen kuuluvaa vesikulkuneuvoa. Kaksinkertaisten rekisteröintien välttämiseksi ei olisi tarkoituksenmukaista vaatia näiden alusten rekisteröimistä myös liikenneasioiden rekisteriin.

Pelkästään kilpailukäytössä oleva vesikulkuneuvo ei myöskään olisi rekisteröintivelvollisuuden alainen. Tällaisia vesikulkuneuvoja ei käytetä muutoin kuin kilpailtaessa, joten rekisteröinnin

tarkoitus ei edellytä tällaisten vesikulkuneuvojen ottamista rekisteriin. Sen sijaan vesikulkuneuvot, joita käytetään sekä kilpailuissa että vapaa-ajan vietossa, tulisi rekisteröidä. Kilpailukäytönä pidetään myös harjoittelua kilpailua varten.

112 §. Rekisteröitävän vesikulkuneuvon käyttäminen. Pykälän 1 momentin mukaan rekisteröitävän vesikulkuneuvon käyttäminen vesiliikenteessä ei olisi sallittua ennen kuin vesikulkuneuvo on merkitty rekisteriin, jos ehdotetussa laissa ei toisin säädetä.

Pykälän 2 momentin mukaan sellaista tilapäisesti Suomessa olevaa vesikulkuneuvoa, jonka omistajalla tai haltijalla ei ole kotikuntaa eikä kotipaikkaa Suomessa, saisi kuitenkin käyttää Suomessa rekisteriin ilmoittamatta. Tällä tarkoitetaan esimerkiksi tapauksia, joissa vesikulkuneuvon omistaja tai haltija on ulkomaalainen luonnollinen henkilö, jolla ei ole kotikuntaa tai kotipaikkaa Suomessa, tai oikeushenkilö, jolla ei ole kotipaikkaa Suomessa. Tilapäisyydellä tarkoitetaan tässä yhteydessä tilannetta, jossa vesikulkuneuvo on Suomessa lyhytaikaisesti esimerkiksi lomailun tai vierailun yhteydessä. Tilapäisellä käytöllä tarkoitettaisiin korkeintaan yhtä veneilykautta.

Pykälän 2 momentissa täsmennettäisiin, että Suomessa saisi tilapäisesti käyttää myös sellaista vesikulkuneuvoa, joka on asianmukaisesti rekisteröity muualla. Säännös olisi uusi. Tällä mahdollistettaisiin se, että henkilö, jolla on kotipaikka Suomessa, mutta jolla on esimerkiksi talviasunto toisessa maassa ja huvivene tai huvialus on rekisteröity siinä maassa, voisi tulla kesällä vesikulkuneuvollaan käymään Suomessa. Tällä hetkellä ei voi tilapäisestikään käydä Suomen vesillä rekisteröimättä vesikulkuneuvoa Suomeen. Asianmukaisella rekisteröinnillä muualle tarkoitettaisiin jonkin muun valtion viranomaisen ylläpitämää rekisteriä, ei epävirallisia harrasteyhdistysten, veneseurojen, järjestöjen tai yksityisten yritysten rekistereitä. Myös vesikulkuneuvon omistaja tai haltija, jolla on kotikunta tai kotipaikka Ahvenanmaan maakunnassa, saisi tilapäisesti käyttää vesikulkuneuvoaan muualla Suomessa rekisteriin ilmoittamatta.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että jos vesikulkuneuvo tuodaan ulkomailta Suomeen, se olisi rekisteröitävä 7 päivän sisällä. Myös tämä säännös olisi uusi. Veneitä ostetaan paljon muun muassa Ruotsista ja Iso-Britanniasta, mutta nykyinen säännös ei mahdollista siirtopurjehdusta ulkomailta ostetulla veneellä. Säännöksellä mahdollistettaisiin se, että ulkomailta omaan käyttöön tuotavalla vesikulkuneuvolla voisi purjehdita Suomeen, mutta vesikulkuneuvo olisi rekisteröitävä seitsemän päivän sisällä.

113 §. Ennakoilmoittaminen. Pykälän 1 momentin mukaan ennen uuden vesikulkuneuvon ja vesikulkuneuvon moottorin ensimmäistä rekisteröintiä Suomessa vesikulkuneuvon ja siihen soveltuvan moottorin yksilöinti- ja tekniset tiedot voitaisiin ilmoittaa Liikenne- ja viestintävirastolle. Vesikulkuneuvon ja moottorin tiedot voitaisiin ilmoittaa ennakkoon myös erillisinä toisistaan. Ennakoilmoitettavan vesikulkuneuvon ja moottorin tulisi täyttää Suomessa voimassa olevat vaatimukset. Niitä seikkoja, jotka olisi ilmoitettu ennakkoon, ei tarvitsisi ilmoittaa 114 §:ssä tarkoitetun ensirekisteröinnin yhteydessä.

Pykälän 2 momentin mukaan ennakoilmoituksen voisi tehdä vesikulkuneuvon tai moottorin valmistaja, valmistajan edustaja tai maahantuojaja, joka olisi Suomessa kaupparekisteriin rekisteröity, vakavarainen ja asiantunteva oikeushenkilö, jolla olisi tai joka saisi valmistajalta käyttöönsä vesikulkuneuvon tai moottorin rakenteeseen ja varusteisiin liittyvät tekniset tiedot sekä tiedot vaatimustenmukaisuusvakuutuksesta ja joka olisi tehnyt tietojen toimittamisesta sopimuksen Liikenne- ja viestintäviraston kanssa.

Pykälän 3 momentin mukaan ennen 2 momentin 4 kohdassa tarkoitetun sopimuksen tekemistä hakijan olisi osoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle, että se täyttää 2 momentin 1–3 kohdassa

asetetut vaatimukset. Vaatimusten täyttämistä olisi esitettävä tarvittavat selvitykset Liikenne- ja viestintävirastolle. Jos hakija täyttäisi edellä mainitut vaatimukset, Liikenne- ja viestintävirasto voisi tehdä hakijan kanssa sopimuksen ennakoilmoitustietojen toimittamisesta. Liikenne- ja viestintävirasto päättäisi, täyttääkö hakija lain edellytykset. Ennakoilmoittamisen yhtenä tarkoituksena olisi turvata rekisteritietojen oikeellisuus. Valmistajan, valmistajan edustajan tai maahantuojan ilmoittamia tietoja voitaisiin pitää luotettavina. Ennakoilmoittaminen, jonka kautta todennäköisesti suurin osa uusien vesikulkuneuvojen ja moottoreiden tiedoista tulisi rekisteriin, turvaisi pitkälle rekisteriin merkittävien tietojen oikeellisuuden ja luotettavuuden.

Pykälän 4 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä ennakoilmoituksen tekemisestä sekä ennakoilmoituksessa vaadittavista vesikulkuneuvon yksilöinti- ja teknisistä tiedoista sekä moottoritiedoista.

114 §. Ensirekisteröinti. Pykälän 1 momentin mukaan vesikulkuneuvon omistajan olisi tehtävä Liikenne- ja viestintävirastolle kirjallinen rekisteri-ilmoitus ennen vesikulkuneuvon ottamista ensimmäistä kertaa vesiliikennekäyttöön Suomessa. Ensirekisteröinnissä olisi kyse vesikulkuneuvon ensimmäisestä rekisteröinnistä Suomessa. Vesikulkuneuvo voitaisiin ensirekisteröidä Suomeen vain yhden kerran. Muutoin kyse olisi vesikulkuneuvon muutosrekisteröinnistä. Rekisteröitävän vesikulkuneuvon omistaja olisi velvollinen ilmoittamaan Liikenne- ja viestintävirastolle rekisteröitävän vesikulkuneuvon ja sen moottorin ensirekisteröintiin tarvittavat tiedot.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin ensirekisteröinnin edellytyksistä. Ensirekisteröinnissä tulisi Liikenne- ja viestintävirastolle esittää selvitys vesikulkuneuvon ja sen moottorin omistusoikeudesta. Vesikulkuneuvon ja sen moottorin omistusoikeus osoitettaisiin saantokirjalla. Useimmiten saantokirja olisi myyjän ja ostajan välinen kauppakirja. Omistusoikeusselvitystä koskeva asiakirja olisi mahdollista esittää valokopiona.

Ulkomailta tuodun vesikulkuneuvon omistusoikeus todistettaisiin esittämällä katkeamaton luovutusketju viimeisestä ulkomaisesta omistajasta alkaen. Riittävänä selvityksenä voitaisiin pitää esimerkiksi yksilöityä kauppakirjaa, kauppalaskua tai muuta omistusoikeuden selvittävää asiakirjaa. Asiakirjat olisi esitettävä suomen tai ruotsin kielellä.

Vesikulkuneuvon omistaja tekisi myös ilmoituksen vesikulkuneuvoa käyttävästä haltijasta, jos vesikulkuneuvon omistaja ei ole sen haltija. Haltijalla tarkoitettaisiin muuta luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä kuin omistajaa, jolle vesikulkuneuvon pääasiallinen käyttö on siirtynyt tai jonka käyttöön vesikulkuneuvo luovutetaan yli 30 päivän ajaksi sopimuksen perusteella. Jos vesikulkuneuvolla olisi useampia omistajia tai haltijoita, olisi rekisteriin merkittävä yksi heistä pääasialliseksi yhteyshenkilöksi. Ensirekisteröinnin edellytyksenä olisi myös, että omistaja esittäisi todistukset rekisteriin merkittävän vesikulkuneuvon ja sen moottorin yksilöivistä valmistenumeroista, jos ne on valmistettu tai vesikulkuneuvo on otettu huvivenekäyttöön 16.6.1998 jälkeen, jolloin huviveneitä koskevien jäsenvaltioiden lakien, asetusten ja hallinnollisten määräysten lähentämisestä annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 94/25/EY tuli voimaan.

Ensirekisteröinnin edellytyksenä olisi myös vesikulkuneuvon ja sen moottorin vaatimustenmukaisuuden todentavien asiakirjojen tai niiden jäljennösten esittäminen, jos vesikulkuneuvo tai moottori on otettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 94/25/EY, sellaisena kuin se on muutettuna Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2003/44/EY, ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1882/2003 tai Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2013/53/EU (huvivenedirektiivin) mukaiseen käyttöön 16.6.1998 jälkeen. Vaatimustenmukaisuuden toteaminen tehtäisiin esittämällä vaatimustenmukaisuusvakuutus eli asia-

kirja, jossa vesikulkuneuvon valmistaja vakuuttaa vesikulkuneuvon täyttävän sitä koskevat vaatimukset ja jonka tiedot vastaisivat vesikulkuneuvoa ja siihen fyysisesti kiinnitettävää CE-merkintää.

Ensirekisteröitävän vesikulkuneuvon olisi täytettävä huvivenedirektiivin liitteen I mukaiset ihmisten turvallisuutta ja terveyttä sekä ympäristönsuojelua ja kuluttajansuojaa koskevat olennaiset vaatimukset. Valmistajan tai tämän valtuutetun edustajan on ennen tuotteen markkinoille saattamista tai käyttöön ottamista huolehdittava siitä, että tuotteelle suoritetaan vaatimustenmukaisuuden arviointi sen varmistamiseksi, että tuote täyttää sille huvivenelaisissa tai sen nojalla säädetyt tai määrättyt vaatimukset. Huvivenelain 3 §:n mukaisilta vesikulkuneuvoilta ei vaaditaisi CE-merkintää.

Ensirekisteröinnissä tulisi ilmoittaa myös vesikulkuneuvon käyttötarkoitus ja sen pääasiallinen käyttökunta. Vesikulkuneuvon ensirekisteröinnin edellytyksenä ei olisi pakollista rekisteröintikatsastusta.

Pykälän 3 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä ensirekisteröinnissä ilmoitettavista vesikulkuneuvon ja sen moottorin teknisistä tiedoista.

115 §. Muutosrekisteröinti. Muutosrekisteröinnissä olisi kyse rekisteröidyn vesikulkuneuvon ja sen moottorin tietojen muutoksista. Pykälän 1 momentin mukaan rekisteröidyn vesikulkuneuvon omistaja olisi velvollinen ilmoittamaan 114 §:n 2 momentissa tarkoitettujen, rekisteriin merkittyjen tietojen muutoksista 30 päivässä muutoksen tapahtumisesta kirjallisesti Liikenne- ja viestintävirastolle. Säännös olisi tarpeen rekisterin tietosisällön oikeellisuuden ja paikkansapitävyyden sekä luotettavuuden varmistamiseksi. Sellaisen omistajan tai haltijan, jolla on henkilötunnus, ei tarvitse ilmoittaa nimen, henkilötunnuksen, osoitteen tai kotikunnan muutoksista, tai kuolemasta. Sellaisen oikeushenkilön yhteystietojen muutoksista, jonka yritys- ja yhteisötunnus on merkitty rekisteriin, ei myöskään tarvitse tehdä ilmoitusta. Edellä mainitut tiedot ovat saatavissa väestötietojärjestelmästä tai yritys- ja yhteisötietojärjestelmästä, eikä ole perusteltua syytä velvoittaa ilmoittamaan muutoksista, jotka ovat saatavissa suoraan viranomaisjärjestelmästä.

Pykälän 2 momentin mukaan vesikulkuneuvon haltija olisi velvollinen ilmoittamaan vesikulkuneuvoa ja sen moottoria koskevat teknisten tietojen muutokset sekä vesikulkuneuvon käyttötarkoitusta ja pääasiallista käyttökuntaa koskevien tietojen muutokset kirjallisesti Liikenne- ja viestintävirastolle 30 päivässä muutoksen tapahtumisesta.

Pykälän 3 momentin mukaan muutosrekisteröinnin yleisenä edellytyksenä olisi, että vesikulkuneuvon omistajaa tai haltijaa, vesikulkuneuvon tai sen moottorin teknisiä tietoja tai vesikulkuneuvon käyttötarkoitusta tai sen pääasiallista käyttökuntaa koskevista muutoksista olisi esitetty tarpeellinen selvitys. Tieto pääasiallisesta käyttökunnasta kerätään, jotta saadaan tietoa vesikulkuneuvojen käyttöalueesta Suomessa. Säännökseen lisättäisiin uutena kohtana, että Liikenne- ja viestintävirastolle tulisi esittää selvitykset myös muutoksista, jotka koskevat vesikulkuneuvon ja sen moottorin vaatimustenmukaisuutta ja väliaikaista rekisteristä poistoa. Ehdotetulla muutoksella, joka liittyy vaatimustenmukaisuutta koskeviin selvityksiin, selkiytettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston roolia markkinavalvontaviranomaisena. Sääntely on linjassa huvivenelain kanssa, jossa edellytetään vesikulkuneuvon käyttäjältä toimenpiteitä vesikulkuneuvon tai moottorin merkittävän muutoksen yhteydessä.

Vesikulkuneuvon ja moottorin merkittävä muutos on määritelty huvivenelaisissa. Vesikulkuneuvon merkittävällä muutoksella tarkoitetaan olemassa olevan vesikulkuneuvon muutosta, jolla muutetaan vesikulkuneuvon työntövoima, johon liittyy moottorin merkittävä muutos tai joka

muuttaa vesikulkuneuvoa siinä määrin, että se ei mahdollisesti täytä huvivenelaissa tai sen nojalla säädettyjä olennaisia turvallisuus- ja ympäristövaatimuksia. Moottorin merkittävällä muutoksella tarkoitetaan moottorin muutosta, josta voi aiheutua se, että moottori ylittää huvivenelain nojalla säädetyt pakokaasupäästörajat tai joka lisää moottorin nimellistehoä yli 15 prosenttia.

Sellaiselle vesikulkuneuvolle tai moottorille, jolle on tehty merkittävä muutos, tulee huvivenelain mukaan suorittaa rakentamisen jälkeinen vaatimustenmukaisuuden arviointi.

Selvitystä vesikulkuneuvon ja sen moottorin vaatimustenmukaisuudesta on edellytetty jo nykyisin, joten säännös ei muuttaisi nykytilaa. Muutosrekisteröinti pitäisi sisällään myös rekisteristä poistamisen. Vesikulkuneuvo voitaisiin poistaa rekisteristä väliaikaisesti, kun sitä ei enää pääasiallisesti käytettäisi Suomessa tai jos vesikulkuneuvoa muutettaisiin siten, että se ei enää kuuluisi rekisteröintivelvollisuuden piiriin. Tämä eroaisi vesikulkuneuvon lopullisesta poistamisesta siinä, että rekisteristä poistettu vesikulkuneuvo voitaisiin rekisteröidä uudelleen liikenneasioiden rekisteriin. Se, että Liikenne- ja viestintävirastolle esitetään selvitys väliaikaisen poiston syystä, toisi lisätietoa rekisterin kehityksestä. Tällöin voitaisiin arvioida tarkemmin syitä sille, mistä tilapäiset rekisteristä poistamisen määrät johtuisivat sekä esimerkiksi vesikulkuneuvojen myyntiä ulkomaille tai muuta pysyvämpää siirtymistä Suomen rajojen ulkopuolelle. Jos kyseessä on purjevene, jonka pääasiallinen työntövoiman lähde on purjeet, rekisteriin merkittävä suurin sallittu moottoriteho katsotaan tapauskohtaisesti.

116 §. Lopullinen poisto. Pykälä vastaisi muilta osin nykyistä sääntelyä, mutta siitä poistettaisiin maininta moottorista, koska moottoreita ei yksistään poisteta rekisteristä. Lopullisella poistolla tarkoitettaisiin rekisteröidyn vesikulkuneuvon lopullista poistamista vesiliikennekäytöstä Suomessa ja tämän tiedon merkitsemistä rekisteriin. Rekisteröidyn vesikulkuneuvon omistaja olisi rekisterin ajantasaisuuden vuoksi velvollinen ilmoittamaan kirjallisesti 30 päivässä Liikenne- ja viestintävirastolle vesikulkuneuvon tuhoutumisesta, romuttamisesta tai purkamisesta.

Pykälän 2 momentin mukaan lopullista poistoa koskeva merkintä tehtäisiin rekisteriin vain, jos Liikenne- ja viestintävirastolle esitettäisiin luotettava selvitys vesikulkuneuvon tuhoutumisesta, romuttamisesta tai purkamisesta. Tällaisena selvityksenä voitaisiin pitää poliisin tai muun viranomaisen lausuntoa vesikulkuneuvon tai moottorin tuhoutumisesta. Myös ympäristöluvan saanut virallinen vastaanottopiste tai vesikulkuneuvon purkanut taho voisi antaa todistuksen vesikulkuneuvon lopullista poistamista varten. Liikenne- ja viestintävirasto voisi hyväksyä myös omistajan tai haltijan tekemän selvityksen vesikulkuneuvon tuhoutumisesta. Selvityksestä olisi käytävä selkeästi ilmi, että vesikulkuneuvo on tuhoutunut korjaukelvottomaksi. Myös vakuutusyhtiöt voisivat tehdä ilmoituksen lopullisesta poistosta lunastettuaan vesikulkuneuvon korjaukelvottomana tai tuhoutuneena. Vesikulkuneuvon omistaja tekisi päätöksen siitä, milloin vesikulkuneuvo on poistettavissa lopullisesti. Esimerkiksi uponnut vesikulkuneuvoneuvo ei välttämättä ole tuhoutunut, jos se on nostettavissa pinnalle ja korjattavissa. Lopullisesti poistettua vesikulkuneuvoa ei voisi rekisteröidä uudelleen.

117 §. Rekisteröintitodistus. Pykälän 1 momentin mukaan rekisteröintitodistukseen merkittäisiin liikenneasioiden rekisterissä olevien henkilötietojen osalta vesikulkuneuvon omistajan ja haltijan nimi. Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä siitä, mitkä rekisterissä olevat vesikulkuneuvon ja sen moottoriin liittyvät tekniset tiedot merkittäisiin rekisteröintitodistukseen.

Pykälän 2 momentin mukaan rekisteröintitodistus toimisi suomalaisen vesikulkuneuvon kansallisuustodistuksena. Rekisteröintitodistukseen merkittäisiin tieto vesikulkuneuvon Suomen kansallisuudesta, jos merilain 1 luvun 1 §:n edellytykset kansallisuuden myöntämiseksi ovat

täyttyneet rekisteröinnin yhteydessä. Tässä tapauksessa rekisteröintitodistuksessa olisi maininta vesikulkuneuvon Suomen kansallisuudesta, FI-merkintä sekä kuva Suomen lipusta. Jos vesikulkuneuvolla ei olisi Suomen lipun käyttöoikeutta, olisi tästä maininta rekisteröintitodistuksessa.

Pykälän 3 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto myöntäisi uuden rekisteröintitodistuksen silloin, kun rekisteröintitodistukseen merkittyä tietoa muutettaisiin. Uutena asiana säännökseen lisättäisiin, että uusi rekisteröintitodistus myönnettäisiin myös siinä tapauksessa, että rekisteröintitodistus on kadonnut. Ensirekisteröinnin yhteydessä asiakkaalle tilattaisiin automaattisesti aina rekisteröintitodistus. Omistajan tai haltijan nimenmuutoksen yhteydessä uutta korttia ei kuitenkaan tarvitsisi tilata, sillä tiedot uudesta nimestä päivittyisivät järjestelmään automaattisesti ja seuraavien teknisten tai omistajatietojen muutoksen yhteydessä päivitetäisiin myös muuttunut nimitieto.

Pykälän 4 momentin mukaan voimassa oleva rekisteröintitodistus tulisi olla mukana vesikulkuneuvoa käytettäessä, jos liikenneasioiden rekisteriin merkityt vesikulkuneuvoa koskevat tiedot eivät olisi muutoin todennettavissa. Rekisteröintitodistus voi olla muutoin todennettavissa esimerkiksi silloin, kun valvovalla viranomaisella on suoraan pääsy lupaviranomaisen rekisteriin. Poikkeuksena olisivat ne ensirekisteröintitilanteet ja rekisteritietojen muutostilanteet, joissa omistaja tai haltija ei ole vielä saanut ensirekisteröinnistä annettavaa rekisteröintitodistusta tai muutosrekisteröinnistä annettavaa uutta rekisteröintitodistusta, vaikka rekisteri-ilmoitus on tehty. Omistaja tai haltija saisi kuitenkin käyttää vesikulkuneuvoa 30 päivän ajan ensirekisteröinnin jälkeen ilman rekisteröintitodistusta, koska rekisteröintitodistus toimitetaan vesikulkuneuvon omistajalle tai haltijalle jälkikäteen eikä sitä saa samassa yhteydessä rekisteri-ilmoituksen tekemisen kanssa. Vesikulkuneuvon rekisteritunnus olisi kuitenkin jo tiedossa ja merkitty vesikulkuneuvon ja vesikulkuneuvo olisi merkitty liikenneasioiden rekisteriin. Muutosrekisteröintitilanteissa ennen uuden rekisteröintitodistuksen saapumista vesikulkuneuvoa saisi käyttää pitämällä mukana viimeisintä voimassa olevaa rekisteröintitodistusta. Suositeltavaa kuitenkin olisi, että käytettäessä vesikulkuneuvoa muutosrekisteröinnin jälkeen ennen uuden rekisteröintitodistuksen saamista mukana pidettäisiin myös kopio vesikulkuneuvon tietojen muutokseen liittyvästä asiakirjasta. Vesiliikenteen valvonnan kannalta rekisteröintitodistuksen mukana pitäminen on perusteltua.

Pykälän 5 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto vahvistaisi voimassa olevan lain mukaisesti rekisteröintitodistuksen mallin.

Pykälän 6 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto vastaisi rekisteröintitodistuksen valmistamisesta ja toimittamisesta asiakkaille. Liikenne- ja viestintävirasto voisi hankkia rekisteröintitodistuksen valmistuksen ja toimittamisen yksityiseltä tai julkiselta palvelun tuottajalta. Tehtävän järjestämisessä noudatettaisiin mitä liikenteen palveluista annetussa laissa säädetään. Kyse ei olisi uudesta sääntelystä, vaan näin toimitaan jo nykyisin.

118 §. Rekisteritunnus. Pykälän 1 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto antaisi ensirekisteröinnin yhteydessä vesikulkuneuvolle sen yksilöivän rekisteritunnuksen, joka koostuisi kirjain- ja numerosarjasta. Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä rekisteritunnuksen teknisistä ominaisuuksista ja sen merkitsemisestä. Liikenne- ja viestintäviraston antama rekisteritunnus olisi vesikulkuneuvon valmistenumeron lisäksi sen ainoa tunnistetieto. Liikenne- ja viestintäviraston tietojärjestelmä muodostaisi automaattisesti yksilöllisen rekisteritunnuksen ensirekisteröinnin yhteydessä. Rekisteritunnus koostuisi kirjain- ja numerosarjasta. Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä rekisteritunnuksen teknisistä ominaisuuksista ja sen merkitsemisestä.

Pykälän 2 momentin mukaan rekisteröitävää vesikulkuneuvoa ei saisi käyttää, ellei sitä ole varustettu rekisteritunnuksella.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että 111 §:n 1 momentin 3 kohdassa tarkoitettuun sisävesillä käytettävien alusten kalastusalusrekisteriin rekisteröity vesikulkuneuvo voitaisiin jättää varustamatta rekisteritunnuksella. Sisävesillä käytettävien alusten kalastusalusrekisteriin merkitty vesikulkuneuvo on yksilöitävissä esimerkiksi valvontatilanteissa siinä jo ennestään olevan tunnusmerkinnän perusteella, ja tiedot kyseessä olevasta vesikulkuneuvosta olisivat saatavissa myös edellä mainitusta rekisteristä.

119 §. Koetunnus. Vesikulkuneuvoihin liittyvässä elinkeinotoiminnassa on vakiintuneesti käytetty koetunnuksia, jolloin koetunnuksen haltija on voinut käyttää vesiliikenteessä myös rekisteröimätöntä vesikulkuneuvoa. Koetunnusten käytössä ei ole havaittu epäkohtia, joiden vuoksi siitä olisi tarpeen luopua. Elinkeinotoiminnan kannalta olisi hankalaa, jos vesikulkuneuvo olisi rekisteröitävä esimerkiksi lyhyitä koeajokajsoja tai moottorien testauksia varten. Koetunnuksen antaminen merkitsisi poikkeusta vesikulkuneuvon yleiseen rekisteröimisvelvollisuuteen ja rekisteröimättömän vesikulkuneuvon käyttökieltoon.

Pykälän 1 momentin mukaan vesikulkuneuvon tai moottorin valmistajalle, maahantuojalle, myyjälle, korjaajalle tai muulle vastaavalle elinkeinonharjoittajalle voitaisiin antaa koetunnus, jota voitaisiin käyttää koeajossa, myynninedistämistoiminnassa ja muussa vastaavassa tämän tyyppisessä elinkeinonharjoittamiseen välittömästi liittyvässä toiminnassa. Koetunnuksen haltija olisi siis oikeutettu käyttämään rekisteröimätöntä vesikulkuneuvoa, mikä muutoin olisi kielletty 112 §:n 1 momentin nojalla. Tämä ei toisaalta estäisi sitä, että elinkeinonharjoittaja rekisteröisi vesikulkuneuvon esimerkiksi myyntitapahtuman nopeuttamiseksi. Koetunnus voitaisiin antaa elinkeinonharjoittajan Liikenne- ja viestintävirastolle tekemästä kirjallisesta hakemuksesta.

Koetunnus voitaisiin tarvittaessa vaihtaa vesikulkuneuvosta toiseen. Jos elinkeinonharjoittaja kuitenkin käyttäisi useampaa vesikulkuneuvoa samanaikaisesti koekäytössä, tulisi jokainen vesikulkuneuvo varustaa yksilöidyllä toisistaan eroavalla koetunnuksella, sillä vesiliikennekäytössä olevat vesikulkuneuvot olisi turvallisuus- ja valvontasyistä kyettävä tunnistamaan kaikissa olosuhteissa. Elinkeinonharjoittajalle myönnettäisiin tarvittava määrä koetunnuksia elinkeinonharjoittajan esittämän tarpeen mukaan. Säännöksellä koetunnuksen käyttö rajattaisiin nykyiseen tapaan välittömästi edellä tarkoitettuun elinkeinotoimintaan. Hyväksyttävänä ei voitaisi esimerkiksi pitää koetunnuksellisen vesikulkuneuvon käyttöä vapaa-ajan käyttötarkoituksiin tai elinkeinonharjoittajan muuhun elinkeinotoimintaan. Käytännössä tätä seurattaisiin muun valvontatoimen yhteydessä.

Pykälän 2 momentin mukaan koetunnus olisi voimassa toistaiseksi. Koetunnus voitaisiin peruuttaa, jos elinkeinonharjoittaja ilmoittaisi luopuvansa koetunnuksesta. Lisäksi koetunnus voitaisiin peruuttaa, jos elinkeinonharjoittaja olisi käyttänyt koetunnusta ehdotetun lain tai sen nojalla annettujen määräysten vastaisesti tai jos koetunnuksen peruuttamiseen olisi muita erityisiä syitä. Tällaisena syynä voitaisiin pitää esimerkiksi sitä, että elinkeinonharjoittajan elinkeinotoiminta on joko kokonaan tai kyseessä olevan toimialan osalta loppunut. Liikenne- ja viestintävirasto voisi saada tätä koskevan tiedon muun muassa yritys- ja yhteisötietojärjestelmästä tai kaupparekisteristä. Koetunnusta peruuttaessaan Liikenne- ja viestintävirasto noudattaisi kuulemisen ja muun hallintomenettelyn osalta hallintolakia (434/2003).

Pykälän 3 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto antaisi koetunnuksesta elinkeinonharjoittajalle todistuksen. Todistuksessa olisi huomattavasti suppeampi tietosisältö kuin varsinaisessa rekisteritodistuksessa. Siitä puuttuisivat muun muassa vesikulkuneuvoa ja moottoria

koskevat tiedot. Todistus olisi pidettävä mukana vesikulkuneuvoa käytettäessä. Rekisteröimätön vesikulkuneuvo olisi varustettava koetunnuksella, jos sitä käytetään 1 momentin mukaisesti.

Pykälän 4 momentin mukaan koetunnusta koskevan todistukseen sovellettaisiin, mitä 117 §:n 5 ja 6 momentissa säädetään rekisteröintitodistuksesta.

Pykälän 5 momentissa annettaisiin Liikenne- ja viestintävirastolle valtuus antaa tarkempia määräyksiä koetunnuksen teknisistä ominaisuuksista ja sen merkitsemisestä vesikulkuneuvoon sekä siitä, mitä rekisteriin talletettuja elinkeinonharjoittajaa koskevia tietoja merkittäisiin todistukseen.

8 luku. Vesiliikenne rikos ja vesiliikenne rikkomukset

120 §. Vesiliikenne rikos. Vesiliikenne rikoksesta voidaan tuomita, jos teko on tehty tahallisesti tai huolimattomuudesta, mutta se ei ole omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle, hengelle tai terveydelle. Vesiliikennelain tai sen nojalla annettujen määräysten tai meriteiden sääntöjen sellaisesta tahallisesta tai huolimattomasta rikkomisesta, joka on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle, tuomitaan rikoslain 23 luvun 1 §:n nojalla rangaistus liikenneturvallisuuden vaarantamisesta. Niiden sellaisesta tahallisesta tai törkeän huolimattomasta rikkomisesta, joka on omiaan aiheuttamaan vakavaa vaaraa toisen hengelle tai terveydelle, tuomitaan puolestaan rikoslain 23 luvun 2 §:n nojalla rangaistus törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta. Rikoslain 48 luvun 3 §:n 4 momentissa tarkoitetusta ympäristörikkomuksesta tuomittaisiin se, joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta rikkoisi esitettävän lain 1 luvun 5 §:n 1 momenttia, 2 lukua tai 5 luvun 101 §:n nojalla annettuja kieltoja tai rajoituksia siten, että teko olisi omiaan aiheuttamaan vaaraa ympäristölle.

Pykälä sisältää rikokset, joiden osalta pelkkää liikennevirhemaksua seurauksena ei voisi pitää riittävänä tai tarkoituksenmukaisena, koska teon arviointi vaatii enemmän harkintaa tai teko voi olla tehty ennen kuin se valvonnassa tai muuten on havaittu.

Pykälän 1 momentin 1 kohta vastaa pääosin nykyisen vesiliikennelain 5 §:n vesillä liikkujaa koskevien yleisten velvoitteiden rikkomista, josta voidaan tuomita nykyisen vesiliikennelain 24 §:n nojalla sakkoon. Näitä yleisiä velvoitteita ovat muun muassa olosuhteiden edellyttämän huolellisuuden ja varovaisuuden noudattaminen ja haitan tai häiriön aiheuttamisen välttäminen luonnolle, muulle ympäristölle tai kalastukselle.

Pykälän 1 momentin 2 kohdan mukaan tuomittaisiin se, joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 1 luvun 6 §:ssä tarkoitettuja säännöksiä vesikulkuneuvon luovuttajan vastuusta. Vesikulkuneuvon luovuttaja voitaisiin tuomita, jos vesikulkuneuvo ei olisi luovutushetkellä turvallinen kyseiselle vesialueelle ja siihen liittyviin olosuhteisiin nähden siten kuin 6 luvun 107 §:ssä säädetään tai jos vesikulkuneuvon käytöstä ei olisi annettu riittävää opastusta. Luovutuksena pidetään myös vesikulkuneuvon luovuttamista vuokralle.

Pykälän saman momentin 3 kohdan mukaan tuomittaisiin se, joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 1 luvun 7 §:ssä tarkoitettuja muun kuin kauppamerenkulkuun käytettävän vesikulkuneuvon päällikön yleistä vastuuta koskevia säännöksiä lukuun ottamatta 1 luvun 7 §:n 3 kohdan säännöstä muiden varusteiden kuin 6 luvun 108 §:n 1 momentin 1 kohdassa vaadittujen pelastusliivien, kelluntapukineiden tai pelastuspukujen osalta. Vaikka päällikön määritelmä kattaa 1 luvun 6 §:n mukaan paitsi henkilön, joka tosiasiallisesti kuljettaa, ohjailee tai hallitsee vesikulkuneuvoa, myös viime sijassa liikenneasioiden rekisteriin merkityn vesikulkuneuvon omistajan tai haltijan, voi rikosoikeudellinen vastuu olla vain sellaisella henkilöllä, joka olisi

tosiasiallisesti voinut huolehtia 7 §:ssä tai 2 luvussa tarkoitetuista päällikön velvoitteista. Päälliköllä on yleinen vastuu muun muassa siitä, että vesikulkuneuvo on matkaan ja olosuhteisiin nähden rakenteeltaan, kunnoltaan ja muilta ominaisuuksiltaan turvallinen siten kuin 6 luvun 107 §:ssä säädetään. Säännös kattaa kaikki vesikulkuneuvot saunalautat mukaan lukien. Jos vesikulkuneuvo olisi niin huonossa kunnossa, että siitä voisi aiheutua vaaraa matkustajan tai jonkun muun henkilön kuin päällikön itsensä turvallisuudelle, sovellettaisiin kuitenkin rikoslain liikenneturvallisuuden vaarantamista koskevaa lainkohtaa. Päällikkö on myös vastuussa siitä, että kaikkia vesikulkuneuvossa olevia henkilöitä on ohjeistettu riittävällä tavalla vesikulkuneuvossa toimimisesta. Päällikön tulisi siis mahdollisuuksiensa puitteissa puuttua esimerkiksi pienessä vesikulkuneuvossa seisomiseen matkan aikana ja ohjeistaa tarvittaessa matkustajia pelastusliivien käytöstä välttyäkseen rikkomasta tätä säännöstä. Päällikkö vastaa myös siitä, että vesikulkuneuvossa on käytettävissä asianmukaisia merikarttoja ja merenkulkujulkaisuja, jos aiottu matka vaatii reitinsuunnittelua esimerkiksi matkan pituuden, päällikölle aiemmin tuntemattomilla vesialueilla liikkumisen tai muun vastaavan syyn tai olosuhteen vuoksi. Siitä, että karttaa ei olisi matkalla esimerkiksi jatkuvasti toistuvilla mökkimatkoilla, ei voisi rangaista.

Päällikkö vastaisi myös siitä, että vesikulkuneuvossa olevilla henkilöillä on 6 luvun 108 §:n 1 momentin 1 kohdassa tarkoitetut kelluntavälineet, kuten pelastusliivit, puettuina, jos sää, aallockko, vesikulkuneuvon kunto tai muut olosuhteet niin vaativat. Päällikköä ei siten voisi rangaista siitä, ettei hän esimerkiksi tynellä säällä tehdyllä hyvin lyhyellä, itselleen tutulla matkalla velvoittaisi muita matkalla olevia henkilöitä käyttämään pelastusliivejä. Päällikköä voitaisiin kuitenkin edelleen rangaista siitä, että vesikulkuneuvossa ei olisi saatavilla käyttökuntoisia, 108:n 1 momentissa tarkoitettuja pelastusliivejä, kelluntapukineita tai pelastuspukuja kullekin vesikulkuneuvossa olevalle henkilölle.

Pykälän 1 momentin 4 kohdan mukaan tuomitaan myös se, joka ei noudata meriteiden sääntöjen määräyksiä sellaisella alueella, jolla niitä on sellaisenaan noudatettava. Meriteiden sääntöjä on 2 luvun 10 §:n 1 momentin mukaan noudatettava muun muassa avomerellä ja kauppamerenkulun väylillä. Kyseinen säännös koskee vesikulkuneuvon päällikköä hänen liikkuaan kyseisellä alueella, mutta se voi soveltua myös kauppamerenkulkuun, jolloin vastuut määräytyvät merilain mukaan. Jos teko on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle, sovellettaisiin tämänkin teon osalta rikoslain säännöksiä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta.

Pykälän saman momentin 5 kohdan mukaan tuomitaan se, joka muuttaa tai poistaa turvalaitteen tai käyttää yksityisen kulkuväylän merkitsemisessä yleisen kulkuväylän merkitsemiseen tarkoitettuja turvalaitteita 4 luvun 49 §:n kiellon vastaisesti.

Saman momentin 6 kohdan mukaan tuomitaan se, joka saman luvun 50 §:n kiellon vastaisesti asettaa tai on asettanut erehdyttävän valon tai laitteen.

Kyseisen momentin 7 kohdan mukaan tuomitaan se, joka 4 luvun 51 - 52 §:ssä tarkoitettuja kieltoja rikkoen on vaarantanut turvalaitteen toimintaa tai jättänyt ilmoittamatta toimimattomasta turvalaitteesta.

Pykälän 2 momentin mukaan tuomitaan se, joka tahallaan tai huolimattomuudesta vastoin 1 luvun 6 §:n 1 momenttia kuljettaa, ohjailee tai hallitsee vesikulkuneuvoa tai vastoin 3 luvun 41 §:ää ohjailee vesikulkuneuvoa. Kyseisen 1 luvun 6 §:n 1 momentin mukaan vesikulkuneuvoa saa kuljettaa, ohjailla tai hallita vain sellainen henkilö, jolla on olosuhteisiin nähden tarvittava ikä, kyky ja taito vesikulkuneuvon hallitsemiseksi, ja rekisteröitävää moottorikäyttöistä vesikulkuneuvoa saa ohjailla tai hallita vain vähintään 15-vuotias henkilö. Kyseisen 3 luvun 41 §:n mukaan huvialuksen päälliköllä on oltava kansainvälinen huviveneenkuljettajankirja. Lisäksi 2

momentin mukaan tuomitaan se, joka tahallaan tai huolimattomuudesta ylittää suurimman sallitun vesiliikennemerkillä osoitetun nopeuden tai vesikulkuneuvokohtaisen nopeuden, jos nopeuden ylitys on suurempi kuin sallitun nopeuden määrä.

Pykälän 3-5 momentit sisältävät viittaukset törkeämpiä tekoja koskeviin rangaistussäännöksiin mukaan lukien liikenteen palveluista annetussa laissa oleva rangaistussäännös vuokraveneen kuljettajan pätevyysvaatimusten laiminlyönnistä ja merilaissa tarkoitetun päällikön laiminlyöntejä koskevat rangaistussäännökset. Merilain säännöksiä sovelletaan kauppamerenkulkuun ja siten myös siihen verrattavaan, ehdotetun lain 1 luvun 2 §:ssä tarkoitettuun, miehitettyyn vuokravenetoimintaan.

121 §. Toimenpiteistä luopuminen ja huomautus. Pykälän 1 momentin mukaan 120 §:n mukaisesta teosta voitaisiin jättää ilmoitus tekemättä, syyte ajamatta tai rangaistus tuomitsematta, jos tekoa voidaan pitää olosuhteisiin nähden vähäisenä.

Pykälän 2 momentin mukaan vesiliikennettä valvova viranomainen voisi antaa muihin toimenpiteisiin ryhtymättä rikkomukseen syyllistyneelle huomautuksen, jos rikkomus ilmeisesti on sellainen kuin 1 momentissa säädetään.

122 §. Vesiliikenteen liikennevirhemaksun määrääminen. Vesiliikenteen liikennevirhemaksujärjestelmä olisi pääpiirteissään samanlainen kuin tieliikenteeseen esitetty liikennevirhemaksujärjestelmä. Pykälän 1 momentin mukaan liikennevirhemaksu määrättäisiin esitettävässä laissa säädettyjen vesiliikenne rikkomusten seuraamuksena. Virhemaksun määräisi poliisi, Rajavartiolaitos tai Tulli ja sen saisi valtio.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että virhemaksu korotettaisiin 40 eurolla siitä rikkomuksesta, josta on säädetty ankarin seuraamus, jos samalla kertaa olisi määrättävä virhemaksu kahdesta tai useammasta vesiliikenne rikkomuksesta. Sääntely vastaisi rikesakon korottamista rikoslain 7 luvun 3 b §:ssä säädetyllä tavalla.

Pykälän 3 momentin mukaan vähäisestä vesiliikenne rikkomuksesta annettaisiin suullinen tai kirjallinen huomautus.

Tavoitteena on vesiliikenteen rikkomustekoa koskevien seuraamusten määrääminen hallinnollista menettelyä vastaavassa menettelyssä aina kun liikennevirhemaksu voidaan harkita riittäväksi seuraamukseksi eikä teossa ole kyse tämän luvun 120 §:ssä tarkoitetuista teoista.

Pykälän 4 momentin 1 kohdan mukaan maksua ei saisi määrätä, jos vesikulkuneuvon päälliköä, kuljettajaa, omistajaa tai haltijaa epäiltäisiin samasta teosta esitutkinnassa, syyteharkinnassa tai tuomioistuimessa vireillä olevassa rikosasiassa. Maksua ei myöskään 2 kohdan perusteella saisi määrätä, jos samassa asiassa olisi olemassa lainvoimainen tuomio tai samassa asiassa olisi jo määrätty rangaistus.

Näistä niin sanotuista ne bis in idem -säännöistä säädetään Euroopan ihmisoikeussopimuksen 7 lisäpöytäkirjan 4 artiklassa. Artiklan mukaan ketään ei saa saman valtion tuomiovallan nojalla tutkia uudelleen tai rangaista oikeudenkäynnissä rikoksesta, josta hänet on jo lopullisesti vapautettu tai tuomittu syylliseksi kyseisen valtion lakien ja oikeudenkäyntimenettelyn mukaisesti. Vastaava säännös on myös kansalaisoikeuksia ja poliittisia oikeuksia koskevassa kansainvälisen yleissopimuksen 14 artiklan 7 kohdassa ja EU:n perusoikeuskirjan 50 artiklassa. Kiellon katsotaan sisältyvän Suomen perustuslain yksilön oikeusturvaa koskevan 21 §:n 2 momentin säännökseen oikeudenmukaisen oikeudenkäynnin takeista, jotka on turvattava lailla (HE 309/1993 vp).

Euroopan ihmisoikeustuomioistuimen ratkaisukäytännössä ne bis in idem -kiellon soveltamisala ei rajoitu vain varsinaisiin rikosoikeudellista rangaistusta koskeviin tuomioihin, vaan se ulottuu myös rangaistusluonteisiin hallinnollisiin seuraamuksiin.

Pykälä 4 momentin 3 kohdassa säädettäisiin, että liikennevirhemaksua ei saisi määrätä, jos vesikulkuneuvon päällikköä, omistajaa tai haltijaa epäillään samalla teolla tehdystä rikoksesta. Kyse on niin sanotusta konkurrenssi-tilanteesta, jossa esimerkiksi samassa (yhdessä) suorituksessa syyllistytään vesiliikennejuopumukseen ja lievään ylinopeuteen. Säännöksen mukaan liikennevirhemaksua ei tällöin määrättäisi lainkaan lievästä ylinopeudesta.

Pykälän 4 momentin 4 kohdassa säädettäisiin lisäksi, että liikennevirhemaksua ei saisi määrätä, jos vesiliikenne rikkomuksen tekijä ei teko hetkellä olisi täyttänyt viittätoista vuotta.

Pykälän 5 momentin mukaan virhemaksu jätettäisiin kokonaan määräämättä, jos vesiliikenne rikkomus on ilmeisesti johtunut anteeksi annettavasta huomaamattomuudesta tai ajattelemattomuudesta taikka jos seuraamuksen määrääminen muusta syystä olisi ilmeisen kohtuutonta.

Lähtökohtana on se, että vesillä liikkujan on tunnettava vesiliikenteen säännökset. Esimerkiksi vesikulkuneuvon päällikön tulee tarvittavissa määrin ottaa selkoa asianomaista aluetta koskevista vesiliikennemerkeistä. Joissain tapauksissa on mahdollista, että esimerkiksi liikenne merkki on kasvillisuuden peittämä. Tällaisessa tapauksessa voisi toimenpiteistä luopuminen tulla kysymykseen. Säännöksen soveltamista arvioitaessa voitaisiin kiinnittää myös huomiota kuljettajan henkilökohtaisiin ominaisuuksiin, kuten ikään, terveydentilaan ja kehitystasoon.

Toimenpiteistä luopuminen tulisi kyseeseen myös silloin, kun teko olisi niin vähäinen, että jopa huomautusta voitaisiin pitää kohtuuttomana. Toisaalta jopa tarkoituksellinen teko voisi joissain poikkeustapauksissa jäädä vaille seuraamusta.

123 §. *Vesikulkuneuvon päällikön yleiset rikkomukset.* Pykälässä säädettäisiin liikennevirhemaksusta, joka määrättäisiin vesikulkuneuvon päällikölle. Liikennevirhemaksu olisi vesikulkuneuvon päällikölle 70 euroa.

Pykälän 1 kohdan mukaan liikennevirhemaksu voitaisiin määrätä siitä, että päällikkö rikkoo esitettävän lain 6 luvun 108 §:ssä säädettyjä velvollisuuksia pitää vesikulkuneuvossa tyhjennyspumppua tai muita välineitä veden poistamiseen, kuten äyskäreiä, tai velvollisuutta pitää vesikulkuneuvossa joko airoja tai melaa taikka ankkuria köysineen. Myös asianmukaisesti tarkastetun käsisammuttimen puutteesta ja meriteiden sääntöjen osan D:n mukaisten merkinantolaitteiden puutteesta voitaisiin määrätä liikennevirhemaksu tämän lainkohdan nojalla. Merkinantolaitteita koskevia vaatimuksia on selitetty tarkemmin edellä 6 luvun 108 §:ää koskevissa yksityiskohtaisissa perusteluissa. Pelastusliivien, kelluntapukineiden tai pelastuspuvun puutteesta liikennevirhemaksua ei voisi määrätä vaan teosta tuomittaisiin 120 §:n nojalla.

Pykälän 2 kohdan mukaan liikennevirhemaksu määrättäisiin päällikölle esitettävän lain 2 luvun 11 §:n rikkomisesta tahallaan tai huolimattomuudesta kuten vesiliikennettä valvovan henkilön merkin, käskyn tai kiellon noudattamatta jättämisestä ja vesiliikennettä ohjaavan henkilön antaman merkin noudattamatta jättämisestä. Rikkomus kattaisi myös valo-opasteen tai muun kuin nopeusrajoitusta osoittavan vesiliikennemerkin noudattamatta jättämisen ja se vastaisi uuden tieliikennelain 162 §:ssä mainittua rikkomusta, josta voidaan määrätä liikennevirhemaksu, mutta maksu olisi vesiliikenteessä alempi.

Pykälän 3 kohdan mukaan liikennevirhemaksu määrättäisiin myös siitä, että päällikkö rikkoisi tahallaan tai huolimattomuudesta 2 luvun 16 - 17 §:n ankkurointia ja kiinnittämistä koskevien säännösten noudattamista.

Pykälän 4 kohdan mukaan liikennevirhemaksu määrättäisiin, jos päällikkö tahallaan tai huolimattomuudesta jättää noudattamatta 2 luvun 18 §:n velvollisuuden esittää vesiliikennettä valvovalle henkilölle, kuten poliisimiehelle tai merivartioston edustajalle, tämän pyytämät erikseen säädetyt asiakirjat lukuun ottamatta rekisteröintiä koskevia asiakirjoja.

Vesikulkuneuvon päällikkö vastaa esitettävän lain 1 luvun 7 §:n 6 kohdan mukaan siitä, että vesikulkuneuvossa on tarvittavat asiakirjat. Lain 3 luku sisältää pätevyysvaatimuksia koskevat asiakirjat. Lain 7 luku sisältää rekisteröintiä koskevat asiakirjat, mutta luku ei sisällä päällikköä vaan omistajaa, haltijaa tai elinkeinonharjoittajaa velvoittavia säännöksiä. Asiakirjojen mukana pitämisen ja niiden esittämisen laiminlyönnistä on nykyisin säädetty yleisesti rikesakkorikkomuslain 12 §:n 1 momentin 3 kohdassa. Nykyinen rikesakkorikkomuslain mukainen asiakirjojen esittämisen laiminlyöntiä koskeva teko on yleinen ja kattaa myös rekisteröintitodistuksen. Määrältään rikesakko on nykyisin 40 euroa.

Varusteiden esittämisen osalta rikesakkorikkomuslain 12 §:n 1 momentin 5 kohdan mukaan vesikulkuneuvon muiden turvavarusteiden kuin pelastusliivien puutteesta voidaan määrätä 70 euron rikesakko.

Pykälän 5 kohdan mukaan liikennevirhemaksu voitaisiin määrätä, jos päällikkö ei tahallaan tai huolimattomuudesta noudata esitettävän lain 2 luvun 19 §:ssä säädettyä velvollisuutta pysäyttää vesikulkuneuvo tai keskeyttää matka vesiliikennettä valvovan henkilön määräyksestä esimerkiksi silloin, kun alueella on voimassa alueellinen kieltä tai liikenne on väliaikaisesti keskeytetty.

Pykälän 6 kohdan mukaan liikennevirhemaksu määrättäisiin, jos päällikkö tahallaan tai huolimattomuudesta jättäisi noudattamatta ehdotetun lain 2 luvun 23 – 32 §:ssä säädettyjä valojen, merkikuvioiden tai ääni- ja valomerkkien käyttöä koskevia velvollisuuksia.

Pykälän 7 kohdan mukaan liikennevirhemaksu määrättäisiin, jos päällikkö tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 2 luvun 33 §:ssä säädettyjä määräyksiä kanavilla ja avattavien siltojen kautta liikuttaessa noudatettavista menettelyistä.

Pykälän 8 kohdan mukaan liikennevirhemaksu määrättäisiin, jos päällikkö tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo esitettävän lain 2 luvun 34-37 §:n säännöksiä muun muassa kanavilla kulkemisesta, kuten purjeveneellä kulkemisesta Saimaan kanavalla tai kanavilla noudatettavista nopeusrajoituksista, ja tupakointikiellosta ja ilmoitusvelvollisuudesta. Nykyisin kanavaliikenneerikkomuksesta säädetään kanava-asetuksessa ja teosta on tuomittava sakkoon.

Pykälän 2 momentin mukaan Saimaan kanavan osalta liikennevirhemaksu voitaisiin määrätä vain kanavan Suomen puoleisella osalla.

124 §. Nopeusrajoituksen rikkomisen vesikulkuneuvolla. Pykälä vastaisi voimassa olevan rikesakkorikkomuksista annetun lain 12 §:n 2 kohdassa mainittua rikkomusta ja siitä säädettyä rikesakon määrää, mutta pykälässä viitattaisiin kuljettajan sijasta päällikköön. Maksu olisi 120 euroa.

125 §. *Vesikulkuneuvon omistajan tai haltijan rekisteröintirikkomukset.* Pykälän perustana olisi rikesakkorikkomuksista annetun lain 12 §:n 2 momentin 1-2 kohdan määräykset lukuun ottamatta elinkeinonharjoittajaa koskevaa rikkomusta, josta olisi säädetty erikseen 127 §:ssä. Myös liikennevirhemaksun määrä, 70 euroa, vastaisi nykyistä rikesakon määrää. Rikesakkorikkomuksista annetusta laista poiketen ehdotetun pykälän 2 momentin 3 kohta sisältäisi kuitenkin myös rikkomuksen rekisteröintitodistuksen vesikulkuneuvossa pitämisen laiminlyönnistä.

126 §. *Vesikulkuneuvoa käyttävän elinkeinonharjoittajan rekisteröintirikkomus.* Pykälä sisältäisi vesikulkuneuvon tai moottorin valmistajan, maahantuojan, myyjän, korjaajan tai muun vastaavaa toimintaa harjoittavan elinkeinonharjoittajan rikkomuksen ja teosta säädettyä maksun käytettäessä rekisteröimätöntä vesikulkuneuvoa ilman Liikenne- ja viestintäviraston koettunusta. Maksu olisi 70 euroa.

127 §. *Liikennevirhemaksua koskevan päätöksen sisältö.* Pykälässä säädettäisiin liikennevirhemaksusta annettavalla päätöksellä vaadittavasta sisällöstä, ja se vastaisi ehdotetussa, uudessa tieliikennelaissa esitettyjä vaatimuksia päätöksen sisällöstä.

Pykälän 2 momentin mukaan liikennevirhemaksua ja ehdollista liikennevirhemaksua koskevaan päätökseen olisi liitettävä oikaisuvaatimusohjeet. Oikaisuvaatimusohjeisiin tulisi muun muassa sisällyttää, missä vesiliikenteen valvojan yksikössä oikaisua tulee vaatia ja määräajasta oikaisuvaatimuksen tekemiselle. Oikaisuvaatimusohje voisi sisältää tiedustelukirjeen, jossa muun ohella tiedustellaan vesikulkuneuvoa ohjailleen henkilön yhteystietoja. Vastaava menettely on käytössä voimassa olevassa ehdollisessa rikesakkomenettelyssä.

128 §. *Liikennevirhemaksua koskevan päätöksen tiedoksianto.* Pykälän mukaan liikennevirhemaksua koskeva päätös annettaisiin tiedoksi rikkomukseen syyllistyneelle henkilökohtaisesti tai muutoin todisteellisesti siten kuin hallintolaissa säädetään todisteellisesta tiedoksiannosta.

Pykälän 2 momentin mukaan päätös voitaisiin antaa myös tavallisena tiedoksiannona, jos kyseessä olisi vesikulkuneuvolla tehty vesiliikenne rikkomus, johon syyllistyneen henkilön henkilöllisyys on välittömästi todettu. Säännös mahdollistaa sen, että vesikulkuneuvo pysäytetään ja sen kuljettaja tai päällikkö tunnistetaan ja häntä kuullaan, mutta päätös lähetettäisiin hänelle postitse jälkikäteen. Päätös voitaisiin lähettää yleislainsäädännön mukaisesti myös sähköisesti.

Pykälän 3 momentin mukaan asia raukeaisi, jos päätöstä ei ole annettu tiedoksi kuuden kuukauden kuluessa rikkomuksen tekopäivästä.

Säännös vastaisi ehdotetun tieliikennelain vastaavaa säännöstä.

129 §. *Liikennevirhemaksun maksuaika.* Pykälän 1 momentin mukaan liikennevirhemaksu olisi suoritettava 30 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisäännöstä. Säännös vastaisi lakivaliokunnan lausunnossa (LaVL 9/2018 vp.) esitettyä kantaa tieliikenteessä ehdotettuun vastaavaan pykälään.

130 §. *Liikennevirhemaksun täytäntöönpano.* Pykälän 1 momentissa olisi viittaus sakon täytäntöönpanosta annettuun lakiin (672/2002), jossa säädettäisiin liikennevirhemaksun täytäntöönpanosta.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin virhemaksun vanhentumisesta. Maksu vanhentuisi viiden vuoden kuluttua lainvoiman saaneen ratkaisun antamisesta. Säännös vastaisi julkisen saatavan yleistä vanhentumisaikaa ja säännöstä olisi tarkennettu edellä mainitun lakivaliokunnan lausunnon (LaVL 9/2018 vp.) mukaisesti.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin Oikeusrekisterikeskukselle tehtävä huolehtia liikennevirhemaksua koskevan päätöksen täytäntöönpanosta. Saman momentin nojalla poliisin, Rajavartiolaitoksen, Tullin ja tuomioistuimen olisi ilmoitettava päätöksestään Oikeusrekisterikeskukselle.

Pykälän 4 momentin mukaan Oikeusrekisterikeskukselle olisi ilmoitettava myös päätöksestä, jolla liikennevirhemaksua olisi alennettu tai maksu olisi poistettu.

Pykälä vastaisi ehdotetun tieliikennelain samaa asiaa koskevaa pykälää.

131 §. Tarkemmat säännökset. Valtioneuvoston asetuksella voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä liikennevirhemaksun määräämisessä käytettävistä asiakirjoista sekä niihin tehtävistä merkinnöistä ja niiden säilyttämisestä ja esitettävän lain nojalla määrättyjen seuraamusten täytäntöönpanoon liittyvistä ja muista viranomaisten välisistä ilmoituksista.

Myös tämä säännös vastaisi ehdotetun tieliikennelain vastaavaa asiaa koskevaa säännöstä.

9 luku. Erinäiset säännökset.

132 §. Ympäristöhaittojen ehkäisemiseen ja niiden torjumiseen liittyvä valvonta. Pykälän mukaan ehdotetun lain noudattamisen valvonta kuuluisi ympäristöhaittojen ehkäisemisen ja niiden torjumisen osalta toimivaltaiselle elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle sen toimialueella.

Säännös vastaisi pääosin nykyisen vesiliikennelain 23 §:n toista lausetta.

133 §. Muutoksenhaku. Pykälän 1 momentin mukaan lain nojalla annettuun päätökseen voisi vaatia oikaisua siten kuin hallintolaissa säädetään. Viittauksella hallintolakiin varmistettaisiin hyvän hallinnon mukaisten menettelytapojen ja määräaikojen noudattaminen.

Pykälän 1 momenttiin otettaisiin viittaussäännös myös hallintolainkäyttölakiin. Oikaisuvaatimuksesta annettuun päätökseen haettaisiin muutosta hallinto-oikeudesta siten kuin hallintolainkäyttölaiissa säädetään. Hallinto-oikeuden päätökseen saisi hakea muutosta valittamalla vain, jos korkein hallinto-oikeus myöntäisi valitusluvan. Hallintolainkäyttölain 6 §:n 1 momentin mukaan päätöksestä saa valittaa se, johon päätös on kohdistettu tai jonka oikeuteen, velvollisuuteen tai etuun päätös välittömästi vaikuttaa.

Pykälän 2 momentin nojalla päätöksessä voitaisiin määrätä, että päätöstä olisi noudatettava muutoksenhausta huolimatta, jollei valitusviranomainen toisin määrää.

134 §. Siirtymäsäännös. Pykälän 1 momentin mukaan Merenkululaitoksen, Liikenneviraston, alueellisen ympäristökeskuksen tai elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen nykyisen vesiliikennelain nojalla sekä lääninhallituksen ja alueellisen ympäristökeskuksen veneliikennelain (151/1969) nojalla määräämä kielto tai rajoitus olisi voimassa sitä koskevassa päätöksessä mainitun ajan, jollei päätöstä tämän lain nojalla muuteta tai kumota.

Tämän lain 134 §:ssä kumotaan nykyinen vesiliikennelaki (463/1996). Kumottavan lain nojalla vesiliikennettä koskevia kieltoja ja rajoituksia ovat määränneet Merenkululaitos, Liikennevirasto, alueelliset ympäristökeskukset sekä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset. Kumottavassa vesiliikennelaissa on kumottu veneliikennelaki (151/1969), jonka nojalla kieltoja ja rajoituksia ovat määränneet lääninhallitukset ja alueelliset ympäristökeskukset. Kaikki nämä kielot ja rajoitukset on tarkoitus pitää voimassa, ellei päätöstä tämän lain nojalla muuteta tai kumota.

Pykälän 2 momentin mukana kaikki vireillä olevat alueellisia tai vesikulkuneuvotyyppettä koskevat kielto- ja rajoitusasiat, joiden hakemus on jätetty ennen tämän lain voimaantuloa, käsiteltäisiin tämän lain nojalla. Eri viranomaisissa olevat vireillä olevat kielto- ja rajoitusasiat tulisi tällöin siirtää Liikenne- ja viestintävirastoon, joka vastaa kielto- ja rajoitusasioita koskevista päätöksistä tämän lain nojalla.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että kansainväliset huviveneenkuljettajankirjat katsottaisiin tämän lain mukaisiksi kansainvälisiksi huviveneenkuljettajankirjoiksi ja niihin sovellettaisiin tämän lain säännöksiä.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin, että ennen tämän lain voimaantuloa tehtyihin vesiliikenne-rikkomuksiin sovellettaisiin tämän lain voimaan tullessa voimassa olleita rikesakkorikkomuksista annetun lain (986/2016) 12 §:n säännöksiä sekä kumotun vesiliikennelain (463/1996) ja kumotun vesikulkuneuvojen rekisteröinnistä annetun lain (424/2014) rangaistusvastuuta koskevia säännöksiä. Jos tämän lain soveltaminen johtaisi lievempään lopputulokseen, olisi tämä otettava huomioon rangaistusta määrättäessä.

135 §. Voimaantulo. Pykälän 1 momentin mukaan laki olisi tarkoitettu tulemaan voimaan päivänä kuuta 20. Koska liikennevirhemaksuun siirtyminen edellyttää muutoksia viranomaisten tietojärjestelmiin, laki voisi tulla voimaan aikaisintaan samaan aikaan kuin uusi tieliikennelaki.

Pykälän 2 momentin mukaan lailla kumottaisiin voimassa oleva vesiliikennelaki ja laki vesikulkuneuvojen rekisteröinnistä.

Pykälän 3 momentin mukaan lailla kumottaisiin alukselle annettavista pysähdysmerkeistä annettu asetus, sisävesisäännöt, vesikulkuväylien merkitsemisestä annettu asetus ja kanava-asetus. Kyseiset asetukset on annettu ennen nykyisen perustuslain voimaantuloa. Asetusten kumoaminen uuden vesiliikennelain voimaantulosäännöksessä on tarpeen oikeustilan selkeänä pitämiseksi, koska asetuksia ei ole annettu suoraan nykyisen vesiliikennelain nojalla. Asetus alukselle annettavista pysähdysmerkeistä on annettu muun muassa nykyistä vesiliikennelakia edeltäneen veneliikennelain (151/1969) nojalla ja se on jätetty nykyisen vesiliikennelain 27 §:ssä voimaan. Sisävesisäännöt ja vesikulkuväylien merkitsemisestä annettu asetus on annettu kauppa- ja teollisuusministerin esittelystä ja kanava-asetus on annettu liikenneministerin esittelystä.

Pykälän 4 momentin mukaan viittaukset kumottuihin lakeihin tai asetuksiin tarkoittaisivat jatkossa viittausta tämän lain vastaavaan säännökseen.

1.2 Laki aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä

2 §. Määritelmät. Pykälän 17 kohdassa muutettaisiin huviveneen määritelmä vastaamaan vesiliikennelakiin ehdotettua uutta huviveneen määritelmää. Määritelmästä jätettäisiin kuitenkin pois viittaus vesiskootteriin, koska lakia ei ole tarkoitus soveltaa vesiskootteriin.

Pykälän 24 kohta päivitettäisiin vastaamaan vesiliikennelakiin ehdotettua uutta vuokraveneen määritelmää.

3 §. Lain soveltamisalaan kuuluvat alukset. Pykälän 3 momenttiin lisättäisiin, että lakia ei sovelleta vuokraveneeseen, koska katsastusvaatimuksesta luovuttaisiin. Vuokravene voitaisiin näin ollen poistaa kokonaan lain soveltamisalasta.

4 §. Viittaukset muuhun lainsäädäntöön. Pykälän käsite ”huvivene” korvattaisiin käsitteellä ”urheiluun tai vapaa-ajan viettoon käytettävä vesikulkuneuvo”, koska vesiliikennelaissa säädetään muistakin vesikulkuneuvoista kuin huviveneistä. Lisäksi päivitettäisiin viittaus uuteen vesiliikennelakiin ja lisättäisiin huvivenelain numero, koska huvivenelain nimi ja numero poistettaisiin 4 §:ää edeltävästä 2 §:n 24 kohdasta.

51 §. Erikoisaluksen, perinnealuksen ja ammattiveneen katsastus. Pykälän otsikosta sekä 1 ja 2 momentista poistettaisiin vuokraveneet, koska vuokraveneiden katsastuksesta luovuttaisiin. Liikenteen turvallisuusvirasto on antanut alusturvallisuuslain 23 §:n nojalla määräyksen vuokraveneiden laitteista ja varusteista, joka kumottaisiin. Tämä ei kuitenkaan edellytä alusturvallisuuslain muuttamista. Lainmuutoksen jälkeen vuokraveneiden tulisi täyttää vesiliikennelaissa asetetut varustevaatimukset, ja nämä varustevaatimukset olisivat yhteneviä muiden vesikulkuneuvojen varustevaatimusten kanssa. Ehdotettuun vesiliikennelakiin otettaisiin kuitenkin säännös siitä, että miehitettynä vuokrattavien vuokraveneiden varusteista voitaisiin tarvittaessa antaa määräyksiä.

1.3 Laivavarustelaki

3 §. Muu lainsäädäntö. Pykälän 5 momentissa päivitettäisiin viittaus uuteen vesiliikennelakiin.

1.4 Laki laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta

2 §. Määritelmät. Pykälän 13 kohdassa muutettaisiin huviveneen määritelmä vastaamaan vesiliikennelakiin ehdotettua uutta huviveneen määritelmää. Määritelmästä jätettäisiin kuitenkin pois viittaus vesiskootteriin, koska lakia ei ole tarkoitus soveltaa vesiskootteriin.

Pykälän 14 kohdassa muutettaisiin huvialuksen määritelmä vastaamaan vesiliikennelakiin ehdotettua uutta huvialuksen määritelmää.

Pykälän 16 kohdassa muutettaisiin vuokraveneen määritelmä vastaamaan vesiliikennelakiin ehdotettua uutta vuokraveneen määritelmää.

15 §. Huvialuksen päällikön pätevyys. Pykälä kumottaisiin, koska huvialuksen päällikön pätevyydestä säädettäisiin uuden vesiliikennelain 3 luvussa.

1.5 Laki liikenteen palveluista

10 luku

97 §. Laivaväen pätevyyskoskevat määritelmät. Pykälän 8, 9 ja 11 kohdassa olevat huviveneen, huvialuksen ja vuokraveneen määritelmät päivitettäisiin vastaamaan uuteen vesiliikennelakiin ehdotettuja uusia huviveneen, huvialuksen ja vuokraveneen määritelmiä. Huviveneen määritelmästä jätettäisiin kuitenkin pois viittaus vesiskootteriin, koska lakia ei ole tarkoitus soveltaa vesiskootteriin.

102 §. Miehitettynä vuokratun vuokraveneen kuljettajan pätevyysvaatimukset. Pykälän 1 momenttiin lisättäisiin, että vuokraveneen kuljettajankirjaa edellytettäisiin siinä tapauksessa, että vesikulkuneuvoa käytetään tulonhankkimistarkoituksessa korvausta vastaan. Tulonhankkimistarkoitusta korvausta vastaan ja poikkeusta pääsäännöstä on selitetty tarkemmin uuden vesiliikennelain 1 luvun 2 §:n yksityiskohtaisissa perusteluissa. Lisäksi 1 momentissa olevaa viittausta kansainväliseen huviveneen kuljettajan pätevyyskirjaan selkeytettäisiin.

1.6 Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä

6 §. Maantielautat. Pykälän 2 momentissa oleva viittaus sisävesisääntöihin korvattaisiin viittauksella uuden vesiliikennelain 2 lukuun, koska sisävesisäännöt on sisällytetty siihen. Kyseisen 2 momentin mukaan lossin kuljettajan ei tarvitsisi kuitenkaan tuntea 2 lukuun sisältyviä kanavia ja avattavia siltoja koskevia säännöksiä, joiden tuntemista lossin kuljettajalta ei nykyisinkään edellytetä.

Lisäksi 2 momenttiin lisättäisiin perussäännös siitä, että lossi on miehitettävä siten, ettei lossia, sen henkilökuntaa, matkustajia, lastia, muuta omaisuutta tai ympäristöä saateta vaaralle alttiiksi. Säännös vastaisi pääosin laivaväkilain 5 §:n 1 momentin säännöstä, mutta siinä viitattaisiin laivaväen sijasta lossin henkilökuntaan ja siitä poistettaisiin sana ”tarpeettomasti”. Pykälässä jo olevaan säännökseen, joka koskee ELY-keskuksen tehtäviä lossin miehityksen osalta, lisättäisiin sana ”tarvittaessa”, mikä vastaa nykykäytäntöä. Miehitystä koskevat säännökset siirrettäisiin momentissa katsastusta koskevien säännösten edelle.

Momenttiin lisättäisiin myös perussäännös lossin katsastuksesta. Siinä säädettäisiin, että lossi on peruskatsastettava ennen kuin se asetetaan liikenteeseen suomalaisena aluksena ja että lossille on peruskatsastuksen lisäksi tehtävä tarvittaessa uusintakatsastus, vuosikatsastus, välikatsastus ja määräaikainen katsastus. Säännös vastaisi pääosin alusturvallisuuslain 6 luvussa olevaa 51 §:n 1 ja 2 momenttia. Lisäksi säädettäisiin, että muilta osin lossin katsastuksessa noudatetaan, mitä alusturvallisuuslain 6 luvussa säädetään, mikä vastaa nykykäytäntöä.

Kyseiset perussäännökset olisivat tarpeen, koska momenttiin sisältyy määräyksenantovaltuus lossin katsastuksesta ja siinä säädetään ELY-keskuksen tehtävistä lossin miehityksen osalta.

Momentista poistettaisiin määräyksenantovaltuus lossin varusteista, koska lossin varusteista annetaan määräyksiä alusturvallisuuslain 23 §:n nojalla.

1.7 Laki rikesakkorikkomuksista

Rikesakkorikkomuksista annetusta laista kumottaisiin 12 §, jossa säädetään vesiliikennettä koskevista rikkomuksista. Näistä rikkomuksista säädettäisiin uuden vesiliikennelain 8 luvussa.

1.8 Rikoslaki

23 luku

1 §. Liikenneturvallisuuden vaarantaminen. Pykälän 2 momentin 1 kohtaan lisättäisiin ilmaisu ”muu vesikulkuneuvo”. Kohdasta poistettaisiin viittaus vesiliikennelain nojalla annettuihin säännöksiin, sisävesisääntöihin ja kanavista annettuihin säännöksiin ja määräyksiin, koska uuden vesiliikennelain nojalla ei ole tarkoitus antaa asetusta, ja sisävesisäännöt ja kanavia koskevat säännökset on sisällytetty uuteen vesiliikennelakiin. Kohdassa olevaa viittausta meriteiden sääntöihin täsmennettäisiin niin, että kohdassa viitattaisiin tarkemmin yleissopimukseen. Vesiliikennelain rikkomista olisi lähinnä vesiliikennelain 1 luvun 5 §:ssä tarkoitettujen, vesikulku-
neuvon käyttämisestä koskevien yleisten velvollisuuksien, kuten huolellisuuden ja varovaisuuden, noudattamatta jättäminen, 1 luvun 6 §:n 1 tai 3-4 momentin kuljettajaa tai luovuttajaa koskevien säännösten rikkominen ja lain 2 luvun vesiliikenteen sääntöjä ja vesiliikenteen ohjaamista koskevien, päällikön vastuulla olevien velvollisuuksien laiminlyönti. Lisäksi edellytettäisiin edelleen, että teko olisi omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle. Pykälän yhtenäisyyden vuoksi momentissa olisi yhä yhtä yleisluontoinen viittaus lakiin kuin muissa, eri liikennemuotoja koskevissa pykälän momenteissa, joita tässä yhteydessä ei ole tarkoitus muuttaa.

2 §. Törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen. Nykyisen pykälän 2 momentin 1 kohtaan lisättäisiin ilmaisu ”muu vesikulkuneuvo”. Pykälän 2 momentin 1 kohdassa viitataan asianmukaisen tähystyksen laiminlyöntiin, olosuhteisiin nähden turvallisen nopeuden noudattamatta jättämiseen ja väistövelvollisuuden noudattamatta jättämiseen yhteentörmäämisen vaarassa. Kohdassa viitattaisiin tästä lähtien näiden sijasta uuden vesiliikennelain 2 luvun 12 §:n turvallista kulkua ja nopeutta, 13 §:n yhteentörmäämisen vaaraa ja sen välttämistä ja 14 §:n ohittamista, kohtaamista ja väistämistä koskeviin säännöksiin. Kyseisessä 2 luvussa velvoitetaan vesiliikenneläissa ja meriläissa tarkoitettu päällikkö noudattamaan vesiliikenteen sääntöjä. Mainitun 12 §:ssä tarkoitettuna asianmukaisen tähystyksen laiminlyönti tarkoittaisi muun muassa sitä, että vesikulkuneuvosta ei pidettäisi näkö- ja kuulohavaintojen avulla tai muilla käytettävissä olevilla keinoilla tähystystä toimintaympäristössä tapahtuvien merkittävien muutosten kuten yhteentörmäysvaaran, karilleajovaaran tai muun merenkululle aiheutuvan vaaran vuoksi. Tähystyksen laiminlyöntiä olisi myös jättää huomiotta turvallista navigointia vaarantavia tekijöitä kuten hädässä olevat aluksia, lentokoneita, haaksirikkoisia, hylkyjä tai hylkytavaraita. Saman pykälän 2 momentin laiminlyöntiä olisi vesikulkuneuvon ohjailu voimassa olevan nopeusrajoituksen vastaisesti tai olosuhteisiin nähden väärin valitulla nopeudella niin, että yhteentörmäämisen vaaraa ei estettäisi tai ympäristölle aiheutettavaa vahinkoa ei vältettäisi.

Mainitun vesiliikennelain 13 §:n laiminlyöntiä olisi yleinen yhteentörmäämisen vaaran arvioinnin laiminlyönti ajoissa tai yhteentörmäämisen riittävän estämisen laiminlyönti.

Mainitun vesiliikennelain 14 §:n laiminlyöntiä osoittaisi erityisen varovaisuuden noudattamatta jättäminen ohittamis-, kohtaamis- ja väistämistilanteissa kuten meriteiden sääntöjen pykälässä mainitun osan B eri alusten väistämissääntöjen noudattamatta jättäminen eri tilanteissa. Kyseisen pykälän velvoitteiden laiminlyöntiä olisi myös muun muassa ohittaminen kanavassa muun muassa sulun odotussataman tai sillan kohdalla ja sukellustoimintaa harjoittavan sivuuttaminen noudattamatta asianmukaista varovaisuutta. Kyseisessä pykälässä tarkoitettuja päällikön velvoitteita on selitetty tarkemmin edellä ehdotetun lain 2 luvun 14 §:ää koskevissa yksityiskohteisissa perusteluissa.

Kohdassa olevaa viittausta meriteiden sääntöihin muutettaisiin niin, että kohdassa viitattaisiin tarkemmin kyseiseen yleissopimukseen. Yleissopimuksen ohjaus- ja kulkusäännöt sisältävät muun muassa turvallisen nopeuden arvioinnissa huomioon otettavat tekijät, alusten keskinäiset velvollisuudet väistämistilanteissa ja sen, miten alusten on toimittava näkyvyyden ollessa rajoitettu. Yleissopimuksen valo- ja merkkikuvioita koskevat säännöt sisältävät muun muassa valojen näkyvyyttä koskevat säännöt ja ääni- ja valomerkkejä koskevat säännöt muun muassa ohjailu- ja varoitusmerkkien käytösäännöt. Pykälän soveltaminen edellyttäisi yhä sitä, että rikos olisi omiaan aiheuttamaan vakavaa vaaraa toisen hengelle tai terveydelle.

48 luku

3 §. Ympäristörikkomus. Pykälän 4 momentissa muutettaisiin viittauksia vesiliikennelakiin. Siinä viitattaisiin nykyisen vesiliikennelain 5 §:n sijasta uuden vesiliikennelain 1 luvun 5 §:n 1 momenttiin ja 2 lukuun ja nykyisen vesiliikennelain 15 ja 16 §:n sijasta uuden vesiliikennelain 5 luvun 101 §:ään. Uuden vesiliikennelain 1 luvun 5 §:ssä säädetään vesikulkuneuvolla käyttämisestä koskevista yleisistä velvollisuuksista, 2 luvussa vesiliikenteen säännöistä ja vesiliikenteen ohjaamisen periaatteista ja 5 luvun 101 §:ään on yhdistetty muutettuina nykyisen vesiliikennelain 15 ja 16 §:ssä säädetyt alueelliset ja vesikulkuneuvotyyppiä koskevat kiellot ja rajoitukset.

1.9 Laki rikostorjunnasta Rajavartiolaitoksessa

4 §. *Rajavartiolaitoksen tutkittavaksi kuuluvat rikokset.* Pykälän 8 kohdassa päivitetäisiin viittaus uuteen vesiliikennelakiin.

1.10 Laki sakon ja rikesakon määräämisestä

3 §. *Toimivaltaiset virkamiehet ja sakkomääräyksen soveltamisala.* Pykälästä poistettaisiin viittaus vesiliikennelain nojalla annettuihin säännöksiin, koska uuden vesiliikennelain nojalla ei ole tarkoitus antaa säännöksiä. Viittaus määräyksiin jätettäisiin.

Pykälän 2 momentin 11 kohdasta poistettaisiin viittaus vesikulkuneuvorekisteristä annettuun lakiin, koska kyseinen laki kumotaan.

2 Voimaantulo

Lait ehdotetaan tulemaan voimaan 1 päivänä kesäkuuta 2020 samanaikaisesti ehdotetun tieliikennelain kanssa.

3 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys

Vesiliikenteen sääntöjen ja periaatteiden kokoaminen yhteen lakiin

Esitettävän lain yksi keskeinen ehdotus on nykyisten vesiliikenteen sääntöjen ja periaatteiden kokoaminen yhteen lakiin. Nykyinen sääntely sisältyy monelta osin lakia alemmantasoiseseen sääntelyyn. Tämä sääntely koskee muun muassa sisävesillä ja kanavilla liikkumista. Tältä osin esitys on omiaan toteuttamaan perustuslain 80 §:n 1 momentin periaatetta, jonka mukaan yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteista on säädettävä lailla.

Vesillä liikkujan keskeiset oikeudet ja velvollisuudet määritellään vesiliikenteen säännöissä ja vesiliikenteen ohjaamista koskevissa periaatteissa. Näillä säännöillä ja periaatteilla, joilla ohjataan vesillä liikkujien käyttäytymistä, edistetään vesiliikenteen turvallisuutta eli suojataan vesillä liikkujan henkeä, terveyttä ja hänen omaisuuttaan ja siten perustuslain 7 §:ssä tarkoitettua oikeutta elämään sekä henkilökohtaiseen vapauteen ja koskemattomuuteen, 15 §:ssä tarkoitettua omaisuuden suojaa sekä 20 §:ssä tarkoitettua ympäristövastuuta. Ehdotettu vesiliikenteen sääntöjen kokoaminen ja selkeyttäminen tekisivät kansalliset tietoisemmiksi siitä, mitä sääntöjä vesillä liikkuessa tulee noudattaa.

Säännöt ja niiden selkeyttäminen ja kokoaminen yhteen on omiaan myös edistämään perustuslain 9 §:ssä tarkoitettua liikkumisvapautta. Koska esitetyn lain tavoitteena on myös vastuullisen veneilyn lisääminen, mukaan lukien ympäristövastuun parempi huomioon ottaminen veneilyssä, esitys on myös omiaan edistämään perustuslain 20 §:ssä tarkoitettua ympäristövastuun toteutumista.

Koska vesillä käyttäytymistä koskevat säännöt voivat paitsi toisaalta edistää henkilön liikkumisvapautta ja toisaalta vastaavasti rajoittaa jonkin toisen henkilön liikkumisvapautta tai omaisuuden suojaa, on nämä rajoitukset pyrittävä perusoikeuksia rajoittavina kirjoittamaan mahdollisimman täsmällisesti, tarkkarajaisesti ja oikeasuhteisesti.

Vesiväylien merkitseminen ja vesiliikenteen ohjaaminen sekä alueellisia kieltoja ja rajoituksia koskeva sääntely

Myös esitettävän lain vesiväylien merkitsemistä ja vesiliikenteen ohjaamista koskeva sääntely, jossa säännellään merenkulun turvalaitteista, vesiliikennemerkeistä ja valo-opasteista, samoin

kuin ehdotetut vesikulkuneuvoja ja niiden varusteita koskevat vaatimukset ovat omiaan edistämään perustuslain 7 §:n, 9 §:n ja 20 §:n tavoitteiden toteutumista. Myös tämä sääntely on ajanmukaistettu ja nostettu lain tasolle.

Samoja tavoitteita edistää myös ehdotetun lain alueellisia kieltoja ja rajoituksia sekä kilpailuja ja harjoituksia koskeva sääntely, joka tosin sisältyy jo nykyään pääosin lakiin. Koska tämä sääntely on omiaan myös rajoittamaan liikkumisvapautta ja omaisuudensuojaa, on sekin täsmällistä, tarkkarajaista ja oikeasuhtaista.

Päällikkösääntely

Esitettävän lain toinen keskeinen ehdotus huviveneitä koskevasta päällikkösääntelystä paitsi edistää vesillä liikkujien turvallisuutta ja siten perustuslain 7 §:n toteutumista, myös asettaa uusia vaatimuksia kuljettajalle tai muulle henkilölle, joka tosiasiallisesti vastaa vesikulkuneuvon ohjailusta tai hallinnasta. Päällikkö vastaisi muun muassa siitä, että vesikulkuneuvo on aiottuun matkaan nähden turvallinen ja että matkustajilla on kelluntavälineet puettuna olosuhteiden niin edellyttäessä. Kaikki vaatimukset sisältyvät ehdotettuun lakiin ja ne olisivat täsmällisiä ja tarkkarajaisia. Velvoittavuuden suhteen sääntelyssä on pyritty oikeasuhtaisuuteen ja ottamaan huomioon tosiasialliset käytännön tilanteet.

Vuokravenesääntely

Lakiehdotuksen vuokravenesääntelyä koskevilla kevennyksillä eli katsastusvaatimuksista luopumisella, pätevyyttä koskevan sääntelyn keventämisellä ja pääasiallisen veneenvuokraustoiminnan selkeämmällä rinnastamisella kauppamerenkulkuun on merkitystä elinkeinovapautta koskevan perustuslain 18 §:n kannalta. Kevennys helpottaa satunnaista veneen vuokraustoimintaa ja helpottaa elinkeinon ja ammatin harjoittamista. Sääntely myös edesauttaa uuden vuokraustoiminnan aloittamista. Toisaalta kevennystä on tarkasteltava perustuslain 7 §:n turvallisuutta koskevan oikeuden kannalta. Voidaan kuitenkin arvioida, ettei katsastusvaatimuksen poistamisella ja lupakirjamenettelyn keventämisellä olisi suurta vaikutusta vuokraveneiden turvallisuuteen, kun otetaan huomioon esitetyn lain muut ehdotukset. Näitä ovat erityisesti huviveneiden vuokraajaa ja päällikköä koskeva sääntely, liikennesääntöjen ja sanktioiden selkeyttäminen sekä se, että esitetty laki sisältää mahdollisuuden antaa tarkempia määräyksiä vesikulkuneuvon ja vuokraveneen laitteista ja varusteista. Katsastusvaatimusten poistuessa veneiden vaatimustaso siten tuskin laskisi automaattisesti. Veneen vuokraustoiminnan helpottamisella edistettäisiin perustuslain 6 §:ssä tarkoitetun yhdenvertaisuuden toteutumista, kun yhä useampi henkilö voisi tuloista ja varallisuudesta riippumatta harrastaa veneilyä omistamatta venettä. Muutoksella olisi vaikutusta myös omaisuuden suojaa koskevan perustuslain 15 §:n kannalta, koska se mahdollistaisi oman omaisuuden nykyistä paremman hyödyntämisen ja jakamisen.

Rangaistussäännökset ja liikennevirhemaksujärjestelmä

Uudistuksen yhteydessä tarkennettaisiin rangaistussäännöksiä ja toteutettaisiin pääpiirteissään samanlainen liikennevirhemaksujärjestelmä kuin tieliikenteessä on esitetty otettavan käyttöön.

Tätä sääntelyä on tarkasteltava erityisesti perustuslain 8 §:n rikosoikeudellista laillisuusperiaatetta ja 21 §:n oikeusturvaa koskevan perusoikeussääntelyn kannalta.

Rikosoikeudellisen laillisuusperiaatteen ydinsisällön mukaan rikoksen tunnusmerkistö on ilmaistava riittävällä täsmällisyydellä siten, että säännöksen sanamuodon perusteella on ennakoitavissa, onko jokin toiminta tai laiminlyönti rangaistavaa. Euroopan ihmisoikeustuomioistuimen ja EU-tuomioistuimen käytännössä laillisuusperiaatelle on annettu käytännössä vastaava

ydinsisältö, jossa on korostettu rikossääntelyn ennustettavuutta eli sitä, että säännöksen sanamuodon perusteella voidaan ennakoida, mikä on rangaistavaa (ks. PeVL 10/2016 vp ja PeVL 56/2014 vp).

Perustuslakivaliokunta on mietinnössään PeVL 46/2016 vp hallituksen esityksestä liikennekaareksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi (HE 161/2016 vp) katsonut, että jos blankorangaistus-tekniikkaa on sääntelyn erityisluonteen vuoksi välttämätöntä käyttää, säännöksessä tulee viittaamalla konkretisoida, minkä säännöksen tai säännösten rikkomisesta rangaistaan, viittausketjujen tulee olla täsmällisiä ja rangaistavuuden edellytykset ilmaisevien aineellisten säännösten tulee olla kirjoitettu rangaistussäännöksiltä vaaditulla tarkkuudella. Lisäksi rangaistussäännöksessä on pyrittävä kuvaamaan rangaistava teko (ks. PeVM 25/1994 vp ja PeVL 10/2016 vp).

Esitetyn vesiliikennelain vesiliikenne rikoksesta koskeva sääntely sisältää ne teot, joiden osalta pelkkää liikennevirhemaksua seurauksena ei voisi pitää riittävänä tai tarkoituksenmukaisena, koska teon arviointi vaatii enemmän harkintaa tai teko voi olla tehty ennen kuin se on havaittu valvonnassa. Toisaalta vesiliikenne rikoksesta tuomittaisiin vain, jos teko ei olisi omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle, hengelle tai terveydelle. Jos teko olisi omiaan aiheuttamaan tällaista vaaraa, rangaistus määräytyisi rikoslain nojalla.

Vesiliikenne rikoksia olisivat esimerkiksi sellaiset huviveneen päällikön vastuuta koskevat rikkomukset, jotka eivät olisi omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle, hengelle tai terveydelle. Huviveneen päällikköä koskevat vastuut sisältyvät täsmällisinä, tarkkarajaisina ja oikeasuhtaisina lain aineellisiin säännöksiin päällikön vastuista.

Esitetyssä rikoslain muutosta koskevassa lakiehdotuksessa on ajanmukaistettu ja täsmennetty nykyistä liikenneturvallisuuden vaarantamista ja törkeää liikenneturvallisuuden vaarantamista koskevaa sääntelyä viittaamalla muun muassa tarkemmin asiaa koskevaan kansainväliseen sopimukseen. Kyseinen sopimus eli meriteiden säännöt on sellaisenaan velvoittava tietyillä vesialueilla ja se sisältää hyvin tarkkaa, kaikkia sopimusosapuolia sitovaa sääntelyä. Myös viittaus vesiliikennelain sääntelyyn on täsmällisempi, kun itse aineelliset säännökset vesiliikennelaissa on pyritty kirjoittamaan mahdollisimman täsmällisiksi ja tarkkarajaisiksi.

Esitetty vesiliikenteen liikennevirhemaksujärjestelmä olisi pääpiirteissään samanlainen kuin tieliikenteessä on ehdotettu otettavaksi käyttöön. Tieliikennelakia koskevan hallituksen esityksen mukaan hallinnollinen seuraamusjärjestelmä merkitsi sitä, että vesiliikenteen vähäiset rikkomukset siirrettäisiin pois rikosoikeudellisesta järjestelmästä, mikä muuttaisi tekojen moitittavuuden asteen ja osittain myös niiden luonteen.

Hallinnollisten sanktioiden käyttöönottoa on tarkasteltu oikeudenhoidon uudistamisohjelmassa vuosille 2013-2025 (oikeusministeriön julkaisu 16/2013), joka on pääministeri Sipilän hallituksen kivijalkahanke. Ohjelmassa kysytään, onko rikosoikeusjärjestelmän nykyinen laaja käyttö tarkoituksenmukaista ja todetaan, että hallitus selvittää edellytykset hallinnollisten sanktioiden käyttöalan laajentamiselle. Hallinnollisten sanktioiden piiriin voidaan ohjelman mukaan ajatella siirrettävän nykyisten kriminalisointien piiristä esimerkiksi tekoja, joilla ei ole asianomistajaa. Hallinnolliseen menettelyyn mahdollisesti sopivia asioita harkittaessa on kiinnitettävä huomiota siihen, millaisen oikeushyvän suojaamiseksi sanktio on säädetty. Mitä selvemmin on kysymys pelkästään julkista etua loukkaavasta teosta, sitä paremmin asia voisi sopia hallinnollisesti ratkaistavaksi.

Oikeudenhoidon uudistamisohjelmassa todetaan myös, että lievemmissä teoissa hallinnolliseen sanktiojärjestelmään siirtyminen voisi tuottaa kustannussäästöjä ilman, että rikosoikeus-järjes-

telmän uskottavuus tästä kärsisi. Tämä mahdollistaisi nykyistä enemmän sen, että asioita ratkaistaisiin ensivaiheessa hallinnollisen viranomaisen toimesta, syyttäjällä ei olisi näissä asioissa lainkaan roolia ja tuomioistuimen tehtävänä olisi muutoksenhakuasioiden käsittely.

Nyt esitetyssä sääntelyssä olisi otettu huomioon sekä perustuslakivaliokunnan (PeVL 9/2018 vp) että lakivaliokunnan (LaVL 9/2018 vp) esittämät huomiot tieliikennelakia koskevan hallituksen esityksen (180/2017 vp) liikennevirhemaksujärjestelmään.

Perustuslakivaliokunnan mukaan tieliikennelakia koskevan hallituksen esityksen valtiosääntöoikeudellisesti keskeisimmät kysymykset liittyivät ehdotuksen säännöksiin liikenne rikkomuksesta määrättävästä liikennevirhemaksusta ja kyseisen sääntelyn suhteeseen perustuslakivaliokunnan käytäntöön hallinnollisista seuraamuksista ja oikeusturvasta.

Perustuslakivaliokunnan käytännössä liikennevirhemaksun kaltaisia maksuja ei ole pidetty perustuslain 81 §:n mielessä sen paremmin veroina kuin maksuinakaan vaan lainvastaisesta teosta määrättävinä sanktioluonteisina hallinnollisina seuraamuksina. Perustuslakivaliokunta on asiallisesti rinnastanut rangaistusluonteisen taloudellisen seuraamuksen rikosoikeudelliseen seuraamukseen (ks. esim. PeVL 2/2017 vp, s. 4-5, PeVL 14/2013 vp ja PeVL 17/2012 vp).

Liikennevirhemaksu olisi esitetyssä vesiliikennelaissa luonteeltaan sekä hallinnollinen sanktio että rangaistus.

Hallinnollisena seuraamismaksuna liikennevirhemaksun määräämisessä sovellettaisiin hallintolakia mukaan lukien sen kuulemista koskevia menettelyjä. Hallintolain 34 §:n 1 momentin mukaan asianosaiselle on ennen asian ratkaisemista varattava tilaisuus lausua mielipiteensä asiasta sekä antaa selityksensä sellaisista vaatimuksista ja selvityksistä, jotka saattavat vaikuttaa asian ratkaisuun.

Hallinnollisen seuraamuksen yleisistä perusteista on perustuslakivaliokunnan mietinnön 9/2018 vp mukaan säädettävä perustuslain 2 §:n 3 momentin edellyttämällä tavalla lailla, koska sen määräämiseen sisältyy julkisen vallan käyttöä. Näistä syistä laissa olisi täsmällisesti ja selkeästi säädettävä maksuvelvollisuuden ja maksun suuruuden perusteista sekä maksuvelvollisen oikeusturvasta samoin kuin lain täytäntöönpanon perusteista (ks. esim. PeVL 17/2012 vp, PeVL 9/2012 vp, s. 2/I, PeVL 57/2010 vp). Lisäksi säännösten tulisi täyttää sanktioiden oikeasuhtaisuuteen liittyvät vaatimukset. Vesiliikenteeseen ehdotetussa liikennevirhemaksujärjestelmässä nämä vaatimukset on pyritty täyttämään.

Perustuslakivaliokunta oli kiinnittänyt huomiota perustuslain 21 §:n oikeusturvaa koskevaan oikeuteen, jonka mukaan jokaisella on oikeus saada asiansa käsiteltyksi asianmukaisesti ja ilman aiheetonta viivytystä lain mukaan toimivaltaisessa tuomioistuimessa tai muussa viranomaisessa sekä oikeus saada oikeuksiaan ja velvollisuuksiaan koskeva päätös tuomioistuimen tai muun riippumattoman lainkäyttöelimen käsiteltäväksi.

Kyseinen valiokunta oli katsonut, että tieliikenteessä rikesakkojen korvaaminen liikennevirhemaksuilla merkitsisi huomattavaa muutosta yksilön oikeusturvan näkökulmasta varsinkin niissä tilanteissa, joissa liikennevirhemaksu voidaan määrätä ajoneuvoa pysäyttämättä perustuen oletamaan ajoneuvon kuljettajasta, mistä syystä valiokunta oli esittänyt kolme eri ratkaisumallia.

Näistä syistä ja koska vesiliikenteessä ei toistaiseksi ole ollut mahdollisuutta toteuttaa sellaista automaattivalvontaa, jossa vesikulkuneuvon rekisteritietojen lisäksi olisi mahdollista tunnistaa riittäväällä varmuudella myös vesikulkuneuvon päällikköä, ei nyt esitettyyn vesiliikennelakiin

ole sisällytetty mahdollisuutta määrätä liikennevirhemaksua ajoneuvoa eli tässä tapauksessa vesikulkuneuvoa pysäyttämättä.

Virastojen määräystenantovaltuudet

Esityksessä esitetään viranomaisille monia määräystenantovaltuuksia. Asia on merkityksellinen perustuslain 80 §:n kannalta.

Perustuslain 80 §:n 2 momentin mukaan viranomainen voidaan lailla valtuuttaa antamaan oikeussääntöjä määräytyistä asioista, jos siihen on sääntelyn kohteeseen liittyviä erityisiä syitä eikä sääntelyn asiallinen merkitys edellytä, että asiasta säädetään lailla tai asetuksella. Tällaisen valtuuden tulee olla soveltamisalaltaan täsmällisesti rajattu. Lisäksi perustuslaista johtuu, että valtuuden kattamat asiat on määriteltävä tarkasti.

Perustuslakivaliokunta on lausuntokäytännössään todennut perustuslain 80 §:n 2 momentin soveltamisesta, että asetuksenantovaltuuksiin verrattuna tällaiseen valtuuteen kohdistuu yleistä tarkkarajaisuusvaatimusta pidemmälle menevä vaatimus valtuuden kattamien asioiden määrittelemisestä tarkasti laissa. Valtuuden tulee lisäksi perustuslain nimenomaisen säännöksen mukaan olla soveltamisalaltaan täsmällisesti rajattu (PeVL 46/2001 vp, ja PeVL 16/2002 vp).

Perustuslakiuudistuksen yhteydessä tekninen ja vähäisiä yksityiskohtia koskeva sääntely, johon ei liity merkittävää harkintavallan käyttöä, on mainittu esimerkkinä viranomaisen norminantovallostasta (HE 1/1998 vp, PeVL 16/2002 vp ja PeVL 19/2002 vp)

Liikenne- ja viestintävirastolle ehdotetuissa määräystenantovaltuuksissa on kyse teknisluonteisista asioista, joihin tällä virastolla on asiantuntemus. Viraston toimiala huomioon ottaen on siksi olemassa perustuslaissa tarkoitettuja erityisiä syitä, joiden vuoksi virastolle ehdotetut määräystenantovaltuudet ovat sopuoinnussa perustuslain 80 §:n 2 momentin kanssa.

Edellä kerrotun perusteella hallituksen näkemyksen mukaan lakiehdotukset voitaisiin käsitellä tavallisessa lainsäätämisyjärjestyksessä.

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

1.

Laki

Vesiliikennelaki

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

1 luku

Yleiset säännökset

1 §

Soveltamisala

Tätä lakia sovelletaan vesikulkuneuvoihin ja niiden käyttämiseen Suomen vesialueella. Lakia sovelletaan myös puutavaralauttoihin sekä hinattaviin ja kelluviin esineisiin siten kuin niistä tässä laissa erikseen säädetään.

Tätä lakia sovelletaan myös vesiväylien merkitsemiseen ja vesiliikenteen ohjaamiseen sekä sulk- ja avokanavilla ja avattavien siltojen kautta liikuttaessa noudatettaviin menettelyihin.

Tätä lakia sovelletaan kauppamerenkulkuun ja siinä käytettäviin vesikulkuneuvoihin siltä osin kuin niistä ei erikseen säädetä merilaissa (674/1994), alusturvallisuuden valvonnasta annetussa laissa (370/1995), aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetussa laissa (1686/2009), alusliikennepalvelulaissa (623/2005), liikenteen palveluista annetussa laissa (320/2017) taikka muualla laissa.

Tässä laissa säädetyn lisäksi muuhun kuin kauppamerenkulkuun käytettävistä vesikulkuneuvoista ja niiden käyttämisestä säädetään merilain 10 a, 11 a ja 16 luvussa, huviveneiden turvallisuudesta ja päästövaatimuksista annetussa laissa (1712/2015) ja alusliikennepalvelulaissa (623/2005) ja muualla laissa.

Sen lisäksi, mitä Saimaan kanavan Venäjälle kuuluvan osan ja siihen liittyvän alueen vuokraamisesta Suomen tasavallalle sekä Saimaan kanavan kautta tapahtuvasta alusliikenteestä Suomen tasavallan ja Venäjän federaation välillä tehdyssä sopimuksessa (SopS 8/2012, jäljempänä Saimaan kanavaa koskeva sopimus) määrätään ja Saimaan kanavan Venäjälle kuuluvan osan ja siihen liittyvän alueen vuokraamisesta Suomen tasavallalle sekä Saimaan kanavan kautta tapahtuvasta alusliikenteestä Venäjän kanssa tehdyn sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja sopimuksen soveltamisesta annetun lain (104/2011) mukaan on voimassa, vuokra-alueella on noudatettava tämän lain 1 luvun, 14 §:n 2 ja 3 momentin, 16-20 §:n, 21 §:n 1 ja 3-5 momentin, 22 §:n, 31 §:n 2 momentin, 33-38 §:n, 39 §:n 2 momentin, ja 4 ja 6 luvun säännöksiä.

2 §

Vesikulkuneuvon käyttö vuokraveneenä

Jos vesikulkuneuvoa käytetään vuokraveneenä tulonhankkimistarkoituksessa korvausta vastaan, vuokravenetoimintaan sovelletaan merilakia.

Jos vuokravene on vuokrattu kotimaanliikenteeseen vesikulkuneuvon käytön tai sillä liikkumisen koulutukseen tai vapaaehtoiseen meripelastustoimintaan liittyvään koulutukseen sovelletaan kuitenkin tätä lakia.

3 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

1) *vesikulkuneuvolla* veteen tukeutuvaa ja vesillä liikkumiseen käytettävää alusta, kulkuneuvoa ja välinettä;

2) *huviveneellä* urheiluun tai vapaa-ajan viettoon tarkoitettua vesikulkuneuvoa, jonka rungon pituus on vähintään 2,5 ja enintään 24 metriä tyypistä ja käyttö- tai työntövoimasta riippumatta, ei kuitenkaan vesiskootteria;

3) *huvialuksella* urheiluun tai vapaa-ajan viettoon käytettävää alusta, jonka rungon pituus sovellettavien yhdenmukaistettujen standardien mukaan mitattuna on yli 24 metriä ja jonka bruttovetoisuus on alle 500;

4) *vuokraveneellä* urheiluun tai vapaa-ajan viettoon vuokralle miehittettynä tarjottavaa vesikulkuneuvoa, joka kuljettaa muussa kuin säännöllisessä liikenteessä enintään 12 matkustajaa ja jonka rungon pituus on vähintään 2,5 ja enintään 24 metriä; ei kuitenkaan purjevenettä, jonka rungon pituus on valmistajan ilmoituksen mukaan alle 5,5 metriä, moottorilla varustettua vesikulkuneuvoa, jonka moottoriteho on moottorin valmistajan ilmoituksen mukaan alle 15 kilowattia ja jonka rungon pituus on valmistajan ilmoituksen mukaan alle 5,5 metriä, vesiskootteria eikä soutuvenettä;

5) *vesiskootterilla* urheiluun tai vapaa-ajan viettoon tarkoitettua vesikulkuneuvoa, jonka pituus on alle 4 metriä ja jossa on moottori, jonka pääasiallinen työntövoiman lähde on vesisuihkupumppu, ja joka on suunniteltu siten, että sitä käyttävät henkilöt istuvat, seisovat tai ovat polvillaan rungon päällä;

6) *aluksella* veteen tukeutuvaa ja vesillä liikkumiseen tarkoitettua kulkuvälinettä tai laitetta;

7) *lossilla* ohjausköyden tai sitä korvaavan Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymän muun laitteiston ohjaamaa lauttaa;

8) *yleisellä kulkuväylällä* sellaista kulkuväylää, joka on tarpeen pitää avoinna yleistä vesiliikennettä varten ja joka on vesilain (587/2011) mukaan määrätty julkiseksi kulkuväyläksi tai yleiseksi paikallisväyläksi;

9) *yleisen kulkuväylän ylläpitäjällä* sitä, jolla kulkuväyläksi määräämistä koskevan päätöksen perusteella on oikeus kulkuväylän rakentamiseen tai parantamiseen;

10) *yksityisellä kulkuväylällä* muuta kuin vesilain mukaista yleistä kulkuväylää tai valtaväylää;

11) *ahtaalla kulkuväylällä* kaikkia Suomen rannikon ja sisäisten kulkuvesien väyliä lukuun ottamatta avoimilla ja syvillä selkävesillä kulkevia väyliä ja väyläosuuksia;

12) *meriteiden säännöillä* kansainvälisistä säännöistä yhteentörmäämisen ehkäisemiseksi merellä vuonna 1972 tehtyä yleissopimusta (SopS 30/1977, COLREG-yleissopimus) siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen;

13) *ankkuroinnilla* vesikulkuneuvon kiinnittämistä poijuun tai paaluun tai ankkurilla pohjaan taikka maihin ilman vesikulkuneuvon kiinnitystä laituriin;

14) *valoilla* vesikulkuneuvon kulussa tai ankkuroinnissa käytettäviä, vesikulkuneuvon tunnistamisen kannalta tarpeellisia valoja;

15) *merkkikuvioilla* vesikulkuneuvon käyttämiä merkkejä, jotka ilmaisevat vesikulkuneuvon tehtävää tai rajoittunutta ohjailukykyä;

16) *vesikulkuneuvon pituudella* vesikulkuneuvon rungon pituutta, 2 luvussa kuitenkin vesikulkuneuvon suurinta pituutta.

4 §

Oikeus liikkua vesialueella

Jokaisen oikeudesta kulkea, ankkuroida tilapäisesti, uittaa puutavaraa ja uida vesialueella säädetään sen lisäksi, mitä tässä laissa säädetään ja Saimaan kanavaa koskevassa sopimuksessa määrätään, vesilain 2 luvun 3 §:ssä.

5 §

Vesikulkuneuvon käyttämistä koskevat yleiset velvollisuudet

Vesikulkuneuvon käyttäjän on noudatettava olosuhteiden edellyttämää huolellisuutta ja varovaisuutta ja toimittava siten, ettei hän ilman pakottavaa syytä vaikeuta tai häiritse muiden liikumista vesillä eikä aiheuta vaaraa tai vahinkoa muille taikka vaaraa tai merkittävää tai tarpeetonta haittaa tai häiriötä luonnolle tai muulle ympäristölle, kalastukselle, yleiselle luonnon virkistyskäytölle tai muulle yleiselle tai yksityiselle edulle.

Vesikulkuneuvon käyttäjän on osallistuttava kykynsä mukaan muualla laissa edellytettyihin pelastustoimenpiteisiin sekä muutoinkin niihin toimiin, joihin onnettomuus- tai vaaratilanne antaa aiheutta.

6 §

Vesikulkuneuvon kuljettajaa, päällikköä ja luovuttajaa koskevat yleiset vaatimukset

Vesikulkuneuvoa saa kuljettaa, ohjailta tai hallita vain henkilö, jolla on olosuhteisiin nähden tarvittava ikä, kyky ja taito vesikulkuneuvon hallitsemiseksi. Rekisteröitävää moottorikäyttöistä vesikulkuneuvoa saa ohjailta tai hallita vain henkilö, joka on täyttänyt 15 vuotta.

Jollei merilain 6 luvusta muuta johdu, vesikulkuneuvon kulusta ja turvallisuudesta vastaa sen päällikkö. Päällikkö on henkilö, joka tosiasiallisesti ohjaillee tai hallitsee vesikulkuneuvoa. Jos on epäselvää, kuka on päällikkö, päällikön vastuu on viime sijassa liikenneasioiden rekisteriin merkityllä vesikulkuneuvon omistajalla tai haltijalla, joka tosiasiaassa on voinut ohjailta tai hallita vesikulkuneuvoa.

Vesikulkuneuvoa ei saa luovuttaa sellaisen henkilön kuljetettavaksi, ohjailtavaksi tai hallittavaksi eikä vuokrata sellaiselle henkilölle, jolla ei ole siihen 1 momentissa edellytettyä ikää, kykyä ja taitoa.

Kuljetettavaksi, ohjailtavaksi tai hallittavaksi luovutetun tai vuokratun vesikulkuneuvon luovuttajan on huolehdittava siitä, että vesikulkuneuvo on luovutushetkellä kyseiselle vesialueelle ja siihen liittyviin olosuhteisiin nähden rakenteeltaan, kunnoltaan ja muilta ominaisuuksiltaan siten turvallinen siten kuin 107 §:ssä säädetään ja että vesikulkuneuvon vastaanottajalle on annettu riittävä opastus sen turvalliseen käyttöön.

7 §

Päällikön yleinen vastuu

Vesikulkuneuvon päällikön on huolehdittava siitä, että:

1) vesikulkuneuvo on aiottuun matkaan ja olosuhteisiin nähden rakenteeltaan, kunnoltaan ja muilta ominaisuuksiltaan siten turvallinen kuin 107 §:ssä säädetään;

2) vesikulkuneuvossa olevia henkilöitä on ohjeistettu riittäväällä tavalla turvallisesta vesikulkuneuvossa toimimisesta;

3) vesikulkuneuvossa on tarvittavat, 108 §:ssä ja sen nojalla säädetyt varusteet, ne ovat kunnossa ja helposti saatavilla;

4) vesikulkuneuvossa on käytettävissä asianmukaisia merikarttoja ja merenkulkujulkaisuja, jos aiottu matka edellyttää reittisuunnittelua matkan pituuden tai muun vastaavan syyn tai olosuhteen johdosta;

5) 108 §:ssä tarkoitetussa vesikulkuneuvossa olevilla henkilöillä on saman pykälän 1 momentin 1 kohdassa tarkoitetut kelluntavälineet puettuina sään, aallokon, vesikulkuneuvon kunnan tai muiden olosuhteiden niin edellyttäessä; ja

6) vesikulkuneuvossa on 41 §:ssä ja 117 ja 119 §:ssä tarkoitetut tarvittavat asiakirjat.

8 §

Vesiliikennettä valvovat viranomaiset

Vesiliikennettä valvovat viranomaiset ovat poliisi, Rajavartiolaitos, Tulli ja Liikenne- ja viestintävirasto.

Saimaan kanavan vuokra-alueella sovelletaan Saimaan kanavaa koskevan sopimuksen 6 artiklan 2 kappaleen ja 15 artiklan 1 kappaleen määräyksiä.

9 §

Kanavien ja avattavien siltojen käyttöpalvelut

Kanavien ja avattavien siltojen käyttöpalvelujen järjestämisestä vastaa Väylävirasto. Väylävirasto voi tehdä yksityisen tai julkisen palveluntarjoajan kanssa sopimuksen, jolla palveluntarjoaja sitoutuu huolehtimaan kanavaliikenteen käyttöpalvelujen tuottamisesta tietyllä toimialueella.

Käyttöpalveluja on tarjottava tasapuolisesti kaikille vesikulkuneuvoille. Käyttöpalvelujen tarjonnassa on noudatettava hyvän hallinnon vaatimuksia.

Käyttöpalvelujen tarjoamiseen osallistuvaan henkilöön sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen suorittaessaan kanavaliikenteen käyttöpalveluun välittömästi liittyviä tehtäviä. Vahingonkorvauksesta säädetään vahingonkorvauslaissa (412/1974).

Kanavien ja avattavien siltojen käyttö voidaan järjestää myös itsepalveluna.

2 luku

Vesiliikenteen säännöt ja vesiliikenteen ohjaamisen periaatteet

10 §

Meriteiden sääntöjen noudattaminen

Päällikön on avomerellä, kaikilla siihen yhteydessä olevilla kulkuvesillä, joilla merialukset voivat liikennöidä, ja kauppamerenkulun väylillä noudatettava meriteiden sääntöjä. Kauppamerenkulun väylillä tarkoitetaan vesilain nojalla määrättyjä yleisiä kulkuväyliä, jotka ovat ensisijaisesti rakennettu ja tarkoitettu kauppamerenkulkua varten.

Meriteiden sääntöjä on noudatettava sisäisillä kulkuvesillä tässä luvussa tarkoitetuin poikkeuksin ja lisäyksin. Sisäisillä kulkuvesillä tarkoitetaan järviä, jokia, kanavia sekä merialuetta, jonka ulkorajan muodostaa se viiva, jonka jokainen piste on kahden meripeninkulman etäisyydellä lähimmästä sisäisestä aluevesistä rajaavasta perusviivan pisteestä aluemerен puolella.

11 §

Vesiliikenteen sääntöjen noudattaminen ja vesiliikenteen ohjaaminen

Päällikön on vesiliikenteessä noudatettava tässä luvussa tarkoitettuja vesiliikenteen sääntöjä, vesiliikennettä valvovan henkilön antamaa merkkiä, käskyä tai kieltoa ja vesiliikennettä ohjaavan henkilön antamaa merkkiä sekä vesiliikennemerkillä tai valo-opasteella osoitettua velvollisuutta.

Vesiliikennettä valvovalla henkilöllä tarkoitetaan poliisin, Rajavartiolaitoksen, Tullin tai Liikenne- ja viestintäviraston viranhaltijaa, jonka tehtäviin kuuluu vesiliikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden varmistaminen tai yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitäminen tai poliisilaissa (872/2011), rajavartiolaissa (578/2005) tai tullilaissa (304/2016) säädettyjen valvonta- ja ohjaamistehtävien hoitaminen. Vesiliikennettä ohjaavalla henkilöllä tarkoitetaan muuta henkilöä, jonka poliisi, Rajavartiolaitos, Tulli tai pelastusviranomainen on yksittäistapauksessa tai määrääjäksi määrännyt ohjaamaan liikennettä onnettomuuden, yleisötapauksen, kilpailun tai muun vastaavan syyn vuoksi tai yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitämiseksi. Puolustusvoimien harjoitusten aikana sekä aluevalvonta- ja öljyntorjuntatehtävissä vesiliikenteen ohjaajana voi toimia myös Puolustusvoimien tehtävään määräämä sotilas.

Vesillä liikkujan on ensisijaisesti noudatettava vesiliikennettä valvovan henkilön antamaa merkkiä, käskyä tai kieltoa tai vesiliikennettä ohjaavan henkilön antamaa merkkiä. Vesiliikennemerkillä tai valo-opasteella osoitettua velvollisuutta on noudatettava, vaikka se edellyttäisi poikkeamista vesiliikenteen säännöstä. Valo-opaste on kuitenkin ensisijainen vesiliikennemerkkiin nähden.

Poliisi-, tulli-, rajavartio-, pelastus- ja ensihoitotehtävissä olevan vesikulkuneuvon kuljettaja ja meripelastusyksikön sekä Puolustusvoimien vesikulkuneuvon kuljettaja saa tehtävän sitä edellyttäessä tarpeellista varovaisuutta noudattaen poiketa vesiliikennemerkillä tai valo-opasteella osoitetuista velvollisuuksista ja muista tässä luvussa tarkoitetuista vesiliikenteen säännöistä lukuun ottamatta väistämivelvollisuutta. Jos olosuhteet sitä edellyttävät, on tällöin annettava erityisiä ääni- ja valomerkkejä.

Edellä 4 momentissa tarkoitettut poikkeukset koskevat myös toisen valtion toimivaltaista viranomaista ja toiseen valtioon rekisteröidyn vesikulkuneuvon kuljettajaa Suomen alueella sen mukaan kuin toimivallasta on erikseen valtioiden välillä sovittu tai erikseen säädetty.

12 §

Turvallinen kulku ja nopeus

Vesikulkuneuvossa on kulussa ollessa oltava asianmukainen näkö- ja kuulotähystys.

Vesikulkuneuvoa on ohjailtava voimassa olevaa nopeusrajoitusta noudattaen ja olosuhteisiin nähden oikein valitulla nopeudella yhteentörmäämisen ja ympäristölle aiheutuvan vahingon välttämiseksi.

13 §

Yhteentörmäämisen vaara ja sen välttäminen

Vesikulkuneuvon päällikön on arvioitava ja estettävä yhteentörmäämisen vaara ja tehtävä kaikki toimenpiteet yhteentörmäämisen välttämiseksi hyvissä ajoin ja turvallisesti.

14 §

Ohittaminen, kohtaaminen ja väistäminen

Ohittamis-, kohtaamis- ja väistämisilanteessa on noudatettava erityistä varovaisuutta ottaen huomioon meriteiden sääntöjen osan B määräykset.

Ohittaminen kanavassa on sallittu ainoastaan silloin, kun edellä kulkevan vesikulkuneuvon tai puutavaralautan nopeus on huomattavasti takana kulkevan vesikulkuneuvon suurinta sallittua nopeutta pienempi. Ohittaminen kanavassa on kielletty sulun odotussataman tai sillan kohdalla.

Kun kaksi moottorilla kulkevaa vesikulkuneuvoa kohtaa ahtaassa kulkuväylässä siten, etteivät ne voi vaaratta sivuuttaa toisiaan, on paikalle myöhemmin saapuneen vesikulkuneuvon odotettava, kunnes toinen vesikulkuneuvo on sen sivuuttanut. Kohdattaessa toinen moottorilla kulkeva vesikulkuneuvo vuolaassa, ohjailuun vaikuttavassa virtapaikassa on vastavirtaan kulkevalla kulkuneuvolla liikkuvan väistettävä ja odotettava myötävirtaan kulkevaa vesikulkuneuvoa. Ahtaissa kanavaosissa ja silta-aukoissa, joissa moottorilla kulkevat vesikulkuneuvot eivät voi vaaratta kohdata, on kanavaa ylöspäin kulkevan odotettava alaspäin kulkevaa.

Vesikulkuneuvo tai kelluva esine, jolta harjoitetaan sukellusta, on sivuutettava asianmukaista varovaisuutta noudattaen, ja moottorilla kulkevan vesikulkuneuvon on vältettävä aiheuttamasta potkurivirtaa.

15 §

Soutuveneiden ja alle seitsemän metrin pituisten vesikulkuneuvojen liikkumista ja kohtaamista koskevat poikkeukset

Edellä 14 §:ssä säädetystä poiketen seuraavien vesikulkuneuvojen on yleisillä kulkuväylillä pysyttävä poissa yli 12 metrin pituisten vesikulkuneuvojen tieltä:

- 1) soutuvene ja siihen kooltaan, nopeudeltaan tai muuten rinnastettava vesikulkuneuvo;
- 2) alle seitsemän metrin pituinen, moottorilla kulkeva vesikulkuneuvo, jonka suurin nopeus on enintään seitsemän solmua;
- 3) alle seitsemän metrin pituinen purjevoimalla kulkeva purjevene.

16 §

Vesikulkuneuvon ja puutavaralautan tai muun kelluvan esineen ankkurointi ja kiinnittäminen

Vesikulkuneuvo ja puutavaralautta tai muu kelluva esine on ankkuroitava ja kiinnitettävä niin, ettei se vaaranna liikennettä yleisellä väylällä.

Vesikulkuneuvon ja puutavaralautan tai muun kelluvan esineen ankkurointi ja kiinnittäminen on kielletty:

- 1) johtoylitysten ja siltojen alla;
- 2) vedenalaisten kaapelien sekä putkijohtojen ja muiden vastaavien kohdalla;
- 3) sulkuporttien ja siltojen välittömässä läheisyydessä;
- 4) kohtaamis- tai ohittamiskiellon vaikutusalueella.

17 §

Vesikulkuneuvon ankkurointi ja kiinnittäminen kanavilla ja avattavien siltojen alueella

Kanavilla ja avattavien siltojen alueella vesikulkuneuvojen ja puutavaralautojen ankkurointi tai kiinnittäminen rantaan tai laituriin on sallittu vain merkityillä paikoilla ja tilapäisesti muualla, jos siitä ei aiheudu haittaa eikä vaaraa liikenteelle tai kanavan rakenteille.

Jos paikalla on kiinnittymistä varten pollareita, renkaita, paaluja tai muita laitteita, on niitä käytettävä. Kiinnittäminen puihin, valaisin- tai liikennemerkkipylväisiin tai muihin kanavan rakenteisiin tai laitteisiin, joita ei ole kiinnittämiseen tarkoitettu, on kielletty.

Kanavien ja avattavien siltojen alueella kiinnitetyssä tai ankkuroidussa vesikulkuneuvossa ja puutavaralautassa on oltava jatkuvasti vesikulkuneuvon tai lautan vartiointiin tai mahdolliseen siirtoon tarvittava miehistö, ellei kanavien ja avattavien siltojen käyttöpalvelujen tarjoamiseen osallistuvan henkilön kanssa ole toisin sovittu tai ellei puutavaralautta sijaitse erityisellä puutavaralautojen käsittelyalueella.

Vesikulkuneuvon lastin saa purkaa tai ottaa ja vesikulkuneuvoon saa ottaa tai siitä jättää matkustajia ainoastaan tähän tarkoitukseen osoitetussa paikassa.

18 §

Vesikulkuneuvon pysäyttäminen ja asiakirjojen esittäminen

Vesiliikennettä valvova tai ohjaava henkilö saa pysäyttää vesikulkuneuvon. Vesiliikennettä valvova henkilö saa tarkastaa vesikulkuneuvon rakenteen, varusteet, kunnon ja asiakirjat sekä vesikulkuneuvon ja sen moottorin yksilöintitiedot sekä tarkastaa vesikulkuneuvon päällikön ja kuljettajan kyvyn, iän, taidon ja tarvittavan pätevyyden.

Vesikulkuneuvo on vesiliikennettä valvovan tai ohjaavan henkilön antamasta, selvästi havaittavasta pysäytysmerkistä pysäytettävä heti, kun se voidaan turvallisesti tehdä. Pysäytysmerkki on annettava 53 §:ssä tarkoitettulla tai muulla sopivalla tavalla. Pysäytysmerkillä annettavaa pysähdysmääräystä voidaan tarvittaessa tehostaa antamalla äänimerkki, valaisemalla valonheittimellä, ampumalla valkoinen valoraketti tai laukaus taikka muulla sopivalla tavalla.

Vesikulkuneuvon päällikköä sekä kulkuneuvoa ja sen varusteita koskevat erikseen säädetyt tai määrätyt asiakirjat on esitettävä vesiliikennettä valvovalle henkilölle tämän pyynnöstä. Tällaisen asiakirjan puuttuessa on vesikulkuneuvon päällikkö tai haltija velvollinen vesiliikennettä valvovan henkilön antaman kohtuullisen määräajan kuluessa esittämään asiakirjan tarkastuksessa osoitettavalle valvovalle viranomaiselle.

19 §

Vesikulkuneuvon matkan estäminen tai keskeyttäminen

Vesiliikennettä valvova henkilö saa estää tai keskeyttää vesikulkuneuvon matkan tai vesikulkuneuvolla kulkemisen, jos vesikulkuneuvo ei täytä 107 tai 108 §:n vaatimuksia tai 107 §:n 3 momentin tai 108 §:n 4 momentin nojalla annettuja määräyksiä tai jos matkan jatkamiseen liittyy ilmeinen onnettomuuden vaara, yleisen järjestyksen häiriintyminen tai ympäristöhaitan uhka tai jos liikenne on väliaikaisesti keskeytetty tai rajoitettu yleisen kulkuväylän tarpeellisten rakennustöiden, kilpailujen tai muun vastaavan syyn johdosta tai vesialueella on voimassa Liikenne- ja viestintäviraston päätös alueellisesta tai vesikulkuneuvotyyppiä koskevasta kiellosta tai rajoituksesta. Vesikulkuneuvon päällikkö on tällöin velvollinen pysäyttämään vesikulkuneuvon.

Jos vesikulkuneuvon matka estetään tai keskeytetään, vastaa hinattavasta, ankkuroidusta tai rantaan taikka laituriin jätetystä vesikulkuneuvosta sen päällikkö.

Kanavaliikenteen käyttöpalvelujen tarjoamiseen osallistuva henkilö saa tehdä toimialueellaan omasta aloitteestaan kiireellisessä tapauksessa 1 momentissa tarkoitettun päätöksen enintään yhden vuorokauden ajaksi. Päätöksestä on välittömästi ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle, jonka on tehtävä päätös toimenpiteen keskeyttämisestä tai jatkamisesta ilman aiheetonta viivytystä.

20 §

Vesikulkuneuvon siirtäminen

Yleisen kulkuväylän ylläpitäjä saa määrätä yleisellä kulkuväylällä olevan vesikulkuneuvon siirrettäväksi ja käyttöpalvelujen tarjoamiseen osallistuva henkilö kanavan tai avattavan sillan alueella sijaitsevan vesikulkuneuvon siirrettäväksi, jos se haittaa, estää tai vaarantaa vesiliikennettä tai ympäristöä.

21 §

Uponnut, kiinni jäänyt tai ajelehtiva vesikulkuneuvo, sen osa tai muu tavara

Jollei merilain 11 a luvusta muuta johdu, on vesikulkuneuvon omistajan tai sen, jonka hallinnassa vesikulkuneuvo tai tavara oli, poistettava niin pian kuin mahdollista kulkuväylälle tai muulle vesiliikenteen käyttämälle alueelle uponnut, ajelehtinut tai kiinni jäänyt vesikulkuneuvo, sen osa taikka tavara, jos vesikulkuneuvo, sen osa tai tavara on vaarallinen tai haitallinen vesiliikenteelle. Vesikulkuneuvon omistajan tai sen, jonka hallinnassa vesikulkuneuvo tai tavara oli, on tarvittaessa pantava paikalle sopiva merkki tilapäiseksi varoitusmerkiksi.

Vesikulkuneuvon omistajan tai sen, jonka hallinnassa vesikulkuneuvo tai tavara oli, on ilmoitettava 1 momentissa tarkoitetusta tilanteesta viipymättä hätäkeskukselle, meripelastuskeskukselle tai VTS-palveluntarjoajalle, joka ilmoittaa asiasta edelleen väylänpitäjälle ja Liikenne- ja viestintävirastolle.

Jos vesikulkuneuvo tai puutavaralautta uppoaa kanavassa tai jää kiinni kanavaan tai ei muutoin voi jatkaa matkaansa kanavalla, on päällikön heti ilmoitettava asiasta kanavien ja avattavien siltojen käyttöpalvelujen tarjoajalle, joka ilmoittaa asiasta edelleen väylänpitäjälle ja Liikenne- ja viestintävirastolle.

Velvollisuudesta korvata vahinko, joka aiheutuu 1-3 momentissa tarkoitetun toimenpiteen laiminlyönnistä, säädetään vahingonkorvauslaissa.

Liikenne- ja viestintävirasto voi laiminlyöjän kustannuksella ryhtyä vaaran torjumiseksi tai esteen poistamiseksi tarpeellisiin toimiin. Liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus saada tarpeellista virka-apua poliisilta, Rajavartiolaitokselta ja Tullilta.

22 §

Vesikulkuneuvon tai puutavaralautan aiheuttama vahinko

Jos vesikulkuneuvo tai puutavaralautta aiheuttaa vahinkoa kanavan tai avattavan sillan rakenteille, laitteille, valaistukselle tai viitoitukselle, on sen päällikön viipymättä ilmoitettava vahingosta kanavien ja avattavien siltojen käyttöpalvelujen tarjoajalle, joka ilmoittaa asiasta edelleen väylänpitäjälle ja Liikenne- ja viestintävirastolle.

Velvollisuudesta korvata vahinko, joka aiheutuu 1 momentissa tarkoitetun toimenpiteen laiminlyönnistä, säädetään vahingonkorvauslaissa.

Valojen, merkkikuvioiden ja ääni- ja valomerkkien käyttö

23 §

Vesikulkuneuvon valot, merkkikuviot sekä ääni- ja valomerkit

Vesikulkuneuvossa on käytettävä meriteiden sääntöjen osan C mukaisia valoja auringonlaskusta auringonnousuun tai näkyvyyden ollessa rajoitettu ja osan C mukaisia merkkikuvioita päivällä.

Vesikulkuneuvossa tai puutavaralautassa, joka on ankkuroituna liikenneturvallisuuden kannalta suojatussa paikassa tai venesatamassa tai muussa vastaavassa paikassa, ei tarvitse näyttää meriteiden sääntöjen osassa C tarkoitettuja ankkuroidulle vesikulkuneuvolle määrättyjä valoja tai merkkikuvioita.

Vesikulkuneuvosta on annettava meriteiden sääntöjen osan D mukaisesti ääni- ja valomerkkejä, joilla kiinnitetään muiden vesillä liikkujien huomiota.

Vesiliikennettä valvovien viranomaisten, Puolustusvoimien, pelastustoimen ja meripelastusyksikön virka- tai hälytystehtävässä olevassa vesikulkuneuvossa voidaan näyttää sinistä ympäri näköpiirin näkyvää vilkkuvaloa vesikulkuneuvon ollessa kiireellisessä tehtävässä tai silloin, kun tämä on muun vesiliikenteen varoittamiseksi tarpeen.

24 §

Alle 12 metrin pituisen vesikulkuneuvon valot ja merkkikuviot

Alle 12 metrin pituisessa, moottorilla kulkevassa vesikulkuneuvossa, jossa ei ole mastoa, on pidettävä mastovalo vähintään puoli metriä sivuvalojen tai niiden yhdistelmän yläpuolella.

Alle 12 metrin pituisen vesikulkuneuvon sivuvaloissa ei tarvitse olla varjostimia. Siitä ei tarvitse näyttää meriteiden sääntöjen osassa C karilla olevalle tai ohjailukyvyttömälle vesikulkuneuvolle määrättyjä merkkikuvioita, vaikka se olisi ohjailukyvytön tai karilla.

25 §

Puutavaralautan tai muun kelluvan esineen valot ja merkkikuviot

Kun puutavaralauttaa tai muuta kelluvaa esinettä hinataan tai se on ankkuroituna eikä se voi pitää 23 §:ssä tarkoitettuja valoja tai merkkikuvioita, on siitä näytettävä ympäri näköpiirin näkyvää valkoista valoa sen keula- ja peräosassa. Valon on näytettävä vähintään kahden meripeninkulman etäisyyteen. Jos hinattavan puutavaralautan tai muun kelluvan esineen pituus ylittää 100 metriä, on tällaisia valoja sijoitettava enintään 100 metrin etäisyydelle toisistaan, jos tämä on käytännössä mahdollista.

Kun hinattava puutavaralautta tai muu kelluva esine on kokonaan tai osittain näkymättömissä veden pinnan alapuolella, on siinä päivällä näytettävä kaksoiskartion muotoista merkkikuvioita sen keula- ja peräosassa. Jos tällaisen puutavaralautan tai muun kelluvan esineen pituus ylittää 100 metriä, on merkkikuvioita sijoitettava enintään 100 metrin etäisyydelle toisistaan, jos tämä on käytännössä mahdollista.

Kokonaan tai osittain näkymättömissä vedenpinnan alapuolella olevaan, 1 momentissa tarkoitettuun hinattavaan puutavaralauttaan tai muuhun kelluvaan esineeseen voidaan valot ja merkkikuviot tarvittaessa sijoittaa siihen kiinnitettyihin sopiviin kellukkeisiin tai uimureihin.

26 §

Lossin valot

Lossista on näytettävä:

1) kolmea punaista valoa parhaiten näkyvässä paikassa, asennettuina pitkittäiskeskiviivan suuntaan vähintään yhden metrin päähän toisistaan niin, että ne muodostavat tasasivuisen kolmion kärki ylöspäin, ja valojen on näytettävä ympäri näköpiirin, vähintään yhden meripeninkulman etäisyyteen; sekä

2) kahta pystysuoraan päällekkäin vähintään 0,75 metrin päässä toisistaan olevaa pallon muotoista merkkikuvioita, joista alempi on vähintään neljä metriä rungon yläpuolella.

27 §

Perä edellä kulkevan vesikulkuneuvon valot

Moottorilla kulkevasta vesikulkuneuvosta, joka on rakennettu kulkemaan myös perä edellä, on perä edellä kuljettaessa näytettävä meriteiden sääntöjen osassa C määrättyjä valoja sillä tavalla, että todellinen kulkusuunta käy selville.

Edellä 1 momentissa tarkoitetusta vesikulkuneuvosta on näytettävä päivällä kahta pallonmuotoista, halkaisijaltaan vähintään 0,6 metrin suurista merkkikuviota asennettuina symmetrisesti yksi pitkittäiskeskiviivan kummallekin puolelle vähintään kaksi metriä savupiipun ja kansirakenteiden yläpuolella ja vähintään kolmen metrin päähän toisistaan.

28 §

Sukellustoiminnassa olevan vesikulkuneuvon merkkikuviot

Vesikulkuneuvosta tai kelluvasta esineestä, jolta harjoitetaan sukellustoimintaa, on sukeltajan ollessa vedessä näytettävä liitteen 2 mukaista kansainvälistä viestilippua A vähintään yhden metrin korkuisena levynä, joka on yöllä valaistava. Merkkikuviota näytettäessä on varmistauduttava siitä, että se näkyy ympäri näköpiirin.

29 §

Alle 20 metrin pituisen vesikulkuneuvon merkkikuviot

Alle 20 metrin pituisessa vesikulkuneuvossa saadaan käyttää pienempiä merkkikuvioita ja niiden välisiä pystysuoria etäisyyksiä kuin mitä meriteiden sääntöjen liitteessä I on määrätty.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä 1 momentissa tarkoitettujen merkkikuvioiden teknisistä yksityiskohdista.

30 §

Alle seitsemän metrin pituisen vesikulkuneuvon valot ja merkkikuviot

Alle seitsemän metrin pituisesta vesikulkuneuvosta, jonka rungossa tai kansirakenteessa ei ole vähintään yhden metrin korkeudella vesikulkuneuvon vesiviivasta sivuvalojen kiinnitykseen soveliasta kohtaa, saa meriteiden sääntöjen osassa C määrättyjen valojen sijasta näyttää ympäri näköpiirin näkyvää valkoista valoa.

Alle seitsemän metrin pituisen vesikulkuneuvon ei tarvitse näyttää meriteiden sääntöjen osassa C määrättyjä merkkikuvioita, lukuun ottamatta konevoimalla kulkevaa vesikulkuneuvoa, jolla on purjeet ylhäällä.

31 §

Äänimerkit ahtaassa kulkuväylässä

Kun vesikulkuneuvon on meriteiden sääntöjen osan D mukaisesti oltava varustettu viheltimellä, on vesikulkuneuvosta annettava viheltimellä yksi pitkä ääni puoli meripeninkulmaa ennen sen saapumista 14 §:n 3 momentissa tarkoitettuun ahtaaseen kulkuväylään. Kulkuväylässä jo olevasta vesikulkuneuvosta on vastattava tähän antamalla viheltimellä vähintään viisi lyhyttä, toisiaan nopeasti seuraavaa äänimerkkiä.

Vesikulkuneuvon tai puutavaralautan saapuessa kanavan varrella sijaitsevaan satamaan tai laituriin tai lähtiessä sieltä sen on tarvittaessa ilmoitettava ohjailutoimenpiteistään lähellä kulkeville seuraavin viheltimellä annettavin äänimerkein:

- 1) kolme pitkää ja yksi lyhyt äänimerkki, kun se haluaa suunnata oikealle; ja
- 2) kolme pitkää ja kaksi lyhyttä äänimerkkiä, kun se haluaa suunnata vasemmalle.

32 §

Ruoppaajan äänimerkit

Näkyvyyden ollessa rajoitettu on vedenalaisen tai vastaavaan työhön käytettävän ruoppaajan ja muun vesikulkuneuvon tai kelluvan esineen, jonka ankkurointi tai kiinnitys estää tai vaikeuttaa muuta vesiliikennettä, viheltimellä annettava ankkuroidulle vesikulkuneuvolle meriteiden sääntöjen osassa D määrätty äänimerkki, jota seuraa:

- 1) vähintään kuuden yksittäislyönnin sarja laivakellolla, kun se voidaan sivuuttaa niin kuin sen paikka olisi merkitty oikeanpuoleisella viitalla, pohjoisviitalla tai länsiviitalla; tai
- 2) vähintään kuuden kaksoislyönnin sarja laivakellolla, kun se voidaan sivuuttaa niin kuin sen paikka olisi merkitty vasemmanpuoleisella viitalla, eteläviitalla tai itäviitalla.

Vesillä liikkumista kanavilla ja avattavien siltojen kautta koskevat erityiset säännökset

33 §

Kanavilla ja avattavien siltojen kautta liikuttaessa noudatettavat menettelyt

Liikuttaessa vesikulkuneuvolla kanavilla tai avattavien siltojen kautta on noudatettava 5 §:ssä edellytettyä huolellisuutta ja varovaisuutta sekä niille saapumista, kulkujärjestystä ja sulutusta koskevia menettelyjä.

Kanavilla ja avattavien siltojen kohdalla uiminen on kielletty.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä kanaville ja avattaville silloille saapumisesta ja niillä noudatettavista menettelyistä sekä vesikulkuneuvojen ja niiden varusteiden käyttöä koskevista vaatimuksista.

34 §

Purjeveneellä kulkeminen Saimaan kanavan vuokra-alueella

Purjeella varustetun vesikulkuneuvon kulkeminen Saimaan kanavassa on sallittua ainoastaan konevoimalla tai hinauksessa purjeet koottuina.

35 §

Nopeusrajoitus kanavilla ja avattavien siltojen kautta liikuttaessa

Yleinen nopeusrajoitus sulku- ja avokanavilla sekä avattavien siltojen kautta liikuttaessa on yhdeksän kilometriä tunnissa, jollei Liikenne- ja viestintävirasto toisin määrää.

Nopeusrajoituksen alkamis- ja päättymiskohdat merkitään nopeusrajoitusmerkillä.

Nopeusrajoitus ei koske pelastustoimintaan osallistuvan vesikulkuneuvon eikä kiireellisessä virkatehtävässä olevan viranomaisen käytössä olevan vesikulkuneuvon käyttöä, edellyttäen, että sen käytössä noudatetaan tarpeellista varovaisuutta.

36 §

Kauppamerenkulkuun käytettävän vesikulkuneuvon tiedoista ilmoittaminen kanava-alueilla

Kauppamerenkulkuun käytettävän vesikulkuneuvon päällikön on pyydettyä ilmoitettava kanavien ja avattavien siltojen käyttöpalvelujen tarjoajalle vesikulkuneuvoa, sen kulkureittiä ja lastia tai vesikulkuneuvon päällikön vastuulla olevaa puutavaralauttaa koskevat tiedot sen liikkuessa kanava-alueilla.

37 §

Tupakointi ja avotulen käsittely

Tupakointi ja avotulen käsittely on kielletty räjähdysaineita, palavia nesteitä tai muita tulenarvoja aineita kuljettavan vesikulkuneuvon läheisyydessä.

38 §

Liikenteen pysähtyminen tai hidastuminen

Kanavilla ja avattavien siltojen kautta kulkevilla ei ole oikeutta saada Suomen valtiolta korvausta sen johdosta, että liikenne pysähtyy tai hidastuu ruuhkautumisen, onnettomuustapauksen, kanavan tai avattavan sillan vaurioitumisen, välttämättömän korjaustyön, juoksutuksen tai muun vastaavan syyn vuoksi.

39 §

Kanavamaksut

Kanavien käyttämisestä niiden vahvistettuina aukioloaikoina ei peritä maksuja, korvauksia eikä palkkioita.

Saimaan kanavan lupamaksuista sekä palkkioista, joita peritään kanavien ja avattavien siltojen avaamisesta muuna kuin ilmoitettuna aukioloaikana, säädetään erikseen.

3 luku

Vesillä liikkumista koskevat erityiset pätevyysvaatimukset

40 §

Tietyn vesikulkuneuvotyypin päällikölle asetettavat vaatimukset

Sellaisen vesikulkuneuvotyypin, jonka arvioidaan sen tyypin, koon, käyttötarkoituksen tai liikkuma-alueen perusteella aiheuttavan vaaraa toisen terveydelle tai ympäristölle, päällikön on oltava täyttänyt 18 vuotta ja osoittanut, että hänellä on tarvittavat tiedot ja kyky sen kuljettamiseen.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä 1 momentissa tarkoitettusta vesikulkuneuvon tyypistä, koosta, käyttötarkoituksesta ja liikkuma-alueesta ja vesikulkuneuvon päällikölle asetettavista vaatimuksista.

41 §

Huivialuksen päällikön pätevyysvaatimukset

Huvialuksen päällikön on oltava täyttänyt 18 vuotta ja hänellä on oltava kansainvälinen huviveneenkuljettajankirja.

Kansainvälisen huviveneenkuljettajankirjan saamisen edellytyksenä on:

- 1) vähintään 16 vuoden ikä;
- 2) vähintään voimassa oleva ajokorttilain (386/2011) mukainen ryhmän 1 ajokortti tai vähintään ryhmän 1 ajoterveysvaatimusten täyttämisen osoittava lääkärintodistus;
- 3) Yhdistyneiden kansakuntien Euroopan talouskomission sisävesiliikennetyöryhmän päätöslauselmassa nro 40 asetettujen tutkintovaatimusten täyttäminen.

Huviveneenkuljettajankirjaa hakevan on osoitettava täyttävänsä 2 momentin 3 kohdassa tarkoitetut tutkintovaatimukset:

1) veneilyn teorian osaamisesta annetulla todistuksella, jonka on myöntänyt sellainen veneilyjärjestö tai merenkulkualan oppilaitos, joka seuraa koulutustoimintaansa ja todistuksenantoon laatujärjestelmän avulla ja jonka koulutustoimintaa sekä todistuksenantoa koskeva laatujärjestelmä on ulkoisesti arvioitu Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymällä tavalla enintään viisi vuotta ennen todistuksen päiväystä;

2) liikenteen palveluista annetun lain 99 §:ssä tarkoitetulla kuljettajankirjalla tai muulla ylemmällä, ammattimaiseen merenkulkuun tarkoitetulla kansipäällystön pätevyyskirjalla tai;

3) Liikenne- ja viestintävirastossa suoritettavalla kokeella; ja

4) 1 kohdassa tarkoitetun veneilyjärjestön tai merenkulkualan oppilaitoksen antamalla todistuksella käytännön veneilyosaamisesta.

Kansainvälinen huviveneenkuljettajankirja on pidettävä alkuperäisenä vesikulkuneuvon kullussa mukana.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa määräyksiä 2 momentin 3 kohdassa tarkoitetun kokeen tutkintovaatimuksista.

42 §

Vesiliikenteen ohjaaja

Edellä 11 §:n 2 momentissa tarkoitetun vesiliikenteen ohjaajan on oltava 18 vuotta täyttänyt. Hänen on annettava suostumuksensa tehtävään ja hänelle on annettava tehtävän edellyttämä ohjeistus.

Vesiliikenteen ohjaajaksi määrättyyn henkilöön sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen toimiessaan vesiliikenteen ohjaajana. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa.

43 §

Vesikulkuneuvon radiolähtetimen käyttäjä

Meriradioviestintään käytettävän radiolähtetimen käyttöön ja hallussapitoon tarvittavasta radioluvasta ja lähtetimen käyttöön tarvittavasta pätevyystodistuksesta säädetään sähköisen viestinnän palveluista annetussa laissa (917/2014).

44 §

Kansainvälisen huviveneenkuljettajankirjan hakeminen ja myöntäminen

Liikenne- ja viestintävirasto myöntää hakemuksesta 41 §:ssä tarkoitetun kansainvälisen huviveneenkuljettajankirjan ja tallentaa sitä koskevat tiedot liikenteen palveluista annetussa laissa tarkoitettuun liikenneasioiden rekisteriin. Huviveneenkuljettajankirjan myöntämisen edellytyksenä on, että hakija täyttää 41 §:ssä säädetty vaatimukset.

Huviveneenkuljettajankirjaa koskevaan hakemukseen on liitettävä kaikki sen myöntämistä varten tarpeelliset tiedot ja selvitykset sekä passikuva. Jos hakija hakee huviveneenkuljettajankirjaa ensimmäistä kertaa, hänen on todistettava luotettavasti henkilöllisyytensä.

45 §

Kansainvälisen huviveneenkuljettajankirjan voimassaolo ja uusiminen

Kansainvälinen huviveneenkuljettajankirja on voimassa toistaiseksi.

Jos huviveneenkuljettajankirja on myönnetty määräaikaisena ja sen haltija haluaa jatkaa sen voimassaoloa, on hänen haettava kuljettajankirjaa uudestaan ja toimitettava Liikenne- ja viestintävirastolle jäljennös 41 §:n 2:n momentissa tarkoitetusta ajokortista tai lääkärintodistuksesta ja aiemmasta huviveneenkuljettajankirjasta.

Kadonneen tai tuhoutuneen kansainvälisen huviveneenkuljettajankirjan tilalle voidaan antaa uusi ilman selvitystä terveydentilasta ja tutkintovaatimusten täyttämisestä.

46 §

Vuokraveneen kuljettajan pätevyysvaatimukset

Vuokraveneen kuljettajalta edellytettävistä pätevyyskirjoista säädetään liikenteen palveluista annetun lain 102 §:ssä.

4 luku

Vesiväylien merkitseminen ja vesiliikenteen ohjaaminen

Merenkulun turvalaitteet

47 §

Merenkulun turvalaitteet

Merenkulun turvalaite on kulkuväylän merkitsemistä tai muuten vesiliikenteen ohjaamista ja turvaamista varten vesialueelle tai rannalle sijoitettu rakenne ja laite.

Kiinteitä turvalaitteita ovat elektroniset paikanmäärittämysasemat ja -laitteet, tutkamerkit, majakat, linja- ja sektoriloistot, linjamerkit, reunamerkit, kummelit ja muut tunnusmerkit, sekä muut näihin verrattavat kiinteät laitteet.

Kelluvia turvalaitteita ovat poijut ja viitat.

48 §

Turvalaitteita koskevien määräysten antaminen

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa määräyksiä:

- 1) kulkuväylien merkitsemisestä ja valaisemisesta sekä käytettävästä viitoitusjärjestelmästä;
- 2) merenkulun turvalaitteiden ja kulkuväylien merkinnässä käytettävien muiden laitteiden nimityksistä, rakenteesta, merkityksestä sekä väri- ja valotunnuksista; sekä
- 3) merenkulun turvalaitteiden rakentamisesta, asettamisesta, muuttamisesta ja poistamisesta sekä siitä, milloin ne ovat toiminnassa.

49 §

Yleisen kulkuväylän vahvistaminen sekä turvalaitteen asettaminen ja poistaminen

Sen lisäksi, mitä yleisen kulkuväylän määräämisestä säädetään vesilain 10 luvun 2-4 §:ssä sekä turvalaitteen asettamisesta 5 §:ssä, on lupaa turvalaitteen asettamiseen haettava Liikenne- ja viestintävirastolta. Hakemus on hyväksyttävä, jos väylä ja sen turvalaitteet eivät vaaranna liikenneturvallisuutta ja niitä koskevat tiedot ovat riittäviä ja tarkoituksenmukaisia. Päätöksessä on määrättävä ehdot väylän ja sen turvalaitteiden rakentamisesta, asettamisesta ja kunnossapidosta. Väylän ylläpitäjän on toimitettava tiedot väylästä ja sen turvalaitteista ja niiden sijainnista Liikenne- ja viestintävirastoon tietojärjestelmiin tallentamista ja merikarttoihin merkitsemistä varten. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä toimitettavan tiedon sisällöstä ja välittämistavasta.

Edellä 1 momentissa tarkoitetun väyläpäätöksen saaja ei saa muuttaa eikä poistaa väyläpäätöksen nojalla asetettua tai rakennettua merenkulun turvalaitetta ilman Liikenne- ja viestintäviraston lupaa.

Jos 1 momentissa tarkoitetussa väylää koskevassa päätöksessä tarkoitettu turvalaite on puutteellinen tai harhaanjohtava, on Liikenne- ja viestintäviraston kehoitettava ylläpitovelvollista määräajassa korjaamaan laite. Jos laitetta ei kehoituksesta huolimatta korjata, voi Liikenne- ja viestintävirasto korjata laitteen ylläpitovelvollisen kustannuksella.

Yksityisen kulkuväylän merkitsemisessä ei saa käyttää yleisen kulkuväylän merkitsemiseen tarkoitettuja merenkulun turvalaitteita.

50 §

Erehdyttävä valo tai laite

Kulkuväylän tai muun vesiliikennealueen läheisyyteen ei saa asettaa sellaista mainos- tai merkkivaloa tai muuta laitetta, joka muistuttaa erehdyttävästi merenkulun turvalaitetta tai joka muutoin voi aiheuttaa vaaraa vesiliikenteelle.

51 §

Turvalaitteeseen kiinnittyminen

Vesikulkuneuvon, pyydyksen tai muun turvalaitteen toimintaa vaarantavan esineen kiinnittäminen yleisen kulkuväylän turvalaitteeseen on kielletty.

52 §

Toimimaton turvalaite

Jos yleisen kulkuväylän merkitsemiseen tarkoitettu vesiliikenteen turvalaite ei toimi ilmoitettulla tavalla tai jos jokin sellainen laite on kadonnut, vahingoittunut, siirtynyt paikaltaan tai on jostain muusta syystä erehdyttävä, on jokaisen asiantilan havainneen henkilön ilmoitettava siitä Liikenne- ja viestintävirastolle.

Vesiliikenteen ohjaamisessa käytettävät pysäytysmerkit, vesiliikennemerkit ja valo-opasteet

53 §

Vesikulkuneuvolle annettavat pysäytysmerkit

Pysäytysmerkkejä ovat näkö-, kuulo- ja radioviestintävälineellä annetut kansainväliset pysäytysmerkit sekä erityinen pysäytysmerkkilevy (kuva 1) ja punainen vilkkuva valo, jota näytetään samanaikaisesti vilkkuvan sinisen hälytysvalon kanssa. Kansainvälisistä pysäytysmerkeistä on ensisijaisesti käytettävä L-kirjainta, joka on viestilippuna kelta-mustajakoinen (kuva 2) ja morsemerkkinä lyhyt-pitkä-lyhyt-lyhyt (-.-). Kuvan 1 pysäytysmerkkilevyssä voi olla sana STOP tai viranomaista osoittava merkintä. Levyyn näkyvässä olevan takasivun on oltava harmaa, jollei merkillä anneta kieltoja kumpaankin suuntaan. Levyssä on oltava asianomaista väriä heijastava pinta, ja se on tarpeen mukaan valaistava.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä muiden kuin kansainvälisten pysäytysmerkkien sijoituksesta, väreistä, rakenteesta ja mitoituksesta.



Kuva 1. Esimerkki pysäytysmerkkilevyistä



Kuva 2. L-lippu

54 §

Vesiliikennemerkkin ja valo-opasteen asettaminen

Vesiliikennemerkkien ja valo-opasteiden asettamisessa noudatetaan, mitä vesilain 10 luvun 5 §:ssä säädetään yleisen kulkuväylän ylläpitäjän oikeudesta asettaa merenkulun turvalaitteita vesistöön tai sen rannalle.

Vesiliikennemerkkin ja valo-opasteen sijoittamisesta yleiselle kulkuväylälle vastaa väylänpitäjä ja yleisen kulkuväylän ulkopuolisille alueille kunta. Rajoitetun alikulkukorkeusmerkin, ilmajohtomerkin sekä kaapeli- ja johtotaulun sekä niiden suuntamerkkien sijoittamisesta vastaa alikulkukorkeutta rajoittavan rakenteen, ilmajohtojon, kaapelin tai putkijohdon omistaja.

Liikenne- ja viestintävirastolle on ilmoitettava vesiliikennemerkkin ja valo-opasteen sijoittamisesta paikannustietoineen. Liikenne- ja viestintävirasto voi poistaa tai siirtää epätarkoituksemukaisesti asetetun vesiliikennemerkkin ja valo-opasteen.

Jos 2 momentissa tarkoitettu taho ei ole asettanut vesiliikennemerkkiä tai valo-opastetta tai sen asettama vesiliikennemerkki tai valo-opaste on puutteellinen tai harhaanjohtava, on Liikenne- ja viestintäviraston kehotettava kyseistä tahoja määrääjässä asettamaan kyseinen vesiliikennemerkki tai valo-opaste tai korjaamaan se. Jos vesiliikennemerkkiä tai valo-opastetta ei

kehotuksesta huolimatta aseteta tai korjata, voi Liikenne- ja viestintävirasto asettaa tai korjata sen kyseisen tahon kustannuksella.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä sille 3 momentin mukaisesti toimitettavan tiedon sisällöstä ja välittämistavasta.

55 §

Valo-opaste

Valo-opastein voidaan vesiliikennettä ohjata kanavilla ja avattavilla silloilla, kapeikoissa, jyrkässä kaarteessa, jäätien ja väylän risteyksessä sekä satama-alueella.

Valo-opasteet on sijoitettava satama-, sulku- tai siltarakenteisiin kiinnitettuihin tai kulkusuuntaan nähden väylän oikealle puolelle sijoitettuihin mustiin taustalevyihin.

Valo-opasteiden merkitykset ovat seuraavat (liite 1, kuva 1):

- 1) Kaksi kiinteää punaista valoa vierekkäin: Kulku kielletty.
- 2) Yksi kiinteä punainen valo: Kulku kielletty.
- 3) Kaksi kiinteää vihreätä valoa vierekkäin: Kulku sallittu.
- 4) Yksi kiinteä vihreä valo: Kulku sallittu. Mahdolliset liikennettä rajoittavat tekijät ilmoitetaan omalla opasteellaan.
- 5) Yksi vilkkuva sininen valo: Alikulkukorkeus on rajoitettu suljetussa asennossa olevan avattavan sillan tai alikulkukorkeutta rajoittavan portin takia. Siltaan tai porttiin kiinnitetyllä, 81 §:n kuvan mukaisella rajoitetun alikulkukorkeuden liikennemerkillä osoitettua korkeammat vesikulkuneuvot eivät voi alittaa siltaa tai porttia. Vesikulkuneuvolla liikkuja vastaa itse alikulkukorkeuden riittävydestä.
- 6) Yksi kiinteä valkoinen valo: Saapuva vesikulkuneuvo tai puutavaralautta on havaittu, mutta sillä liikkujan on odotettava kulkuohjeita.
- 7) Yksi vilkkuva valkoinen valo: Saapuva vesikulkuneuvo tai puutavaralautta on havaittu. Sulku tai väylä on vapautumassa ja vesikulkuneuvolla tai puutavaralautalla voidaan valmistautua jatkamaan kulkua.
- 8) Yksi vilkkuva keltainen valo: Sulku, avattava silta taikka jäätien ja väylän risteys tai muu erityinen väylänkohta on miehittämätön tai toimii itsepalveluperiaatteella. Kulku on sallittu omalla vastuulla varovaisuutta noudattaen. Mahdolliset liikennettä rajoittavat tekijät ilmoitetaan omalla opasteellaan tai liikennemerkillä.

56 §

Vesiliikennemerkkien sijoittaminen ja ulkoasu

Vesiliikennemerkit on sijoitettava siten, että ne ovat helposti havaittavissa ja ettei niistä ole haittaa liikenteelle.

Vesiliikennemerkkien näkyvissä olevan takasivun on oltava harmaa, jollei merkillä anneta kieltoja, määräyksiä tai tietoja kumpaankin suuntaan.

Vesiliikennemerkeissä on oltava asianomaista väriä heijastava pinta, ja ne on tarpeen mukaan valaistava.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä vesiliikennemerkkien ja valo-opasteiden sijoituksesta, väreistä, rakenteesta ja mitoituksesta.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä vesistöissä tai sen yli kulkevien johtojen, kaapelien ja muiden vastaavien rakennelmien ja laitteiden merkitsemisestä.

57 §

Vesiliikennemerkkien vaikutusalue

Vesiliikennemerkki osoittaa vaikutusalueensa alkamiskohdan, ellei sitä ole apumerkeillä tai muuten erikseen tarkennettu. Vaikutusalueen päättymiskohta osoitetaan kiellon, määräyksen tai rajoituksen päättymistä osoittavalla merkillä. Jos vaikutusalueen päättymistä ei ole edellä tarkoitetuilla merkeillä tai apumerkeillä erikseen osoitettu, vaikutusalue ulottuu vastakkaista kulkusuuntaa varten asetettuun, vastaavaan merkkiin saakka.

58 §

Vesiliikennemerkkien jaottelu

Vesiliikennemerkkejä ovat:

- 1) kieltomerkit;
- 2) määräysmerkit;
- 3) rajoitusmerkit;
- 4) varoitusmerkit;
- 5) tiedotusmerkit;
- 6) apumerkit;
- 7) kaapeli- ja johtotaulut sekä suuntamerkit.

59 §

Kieltomerkki

Kieltomerkillä kielletään vesillä liikkujalta jonkin toiminnan.

Kieltomerkki on neliön muotoinen. Merkin reunat ovat punaiset. Merkin valkoisessa keskustassa on musta, kieltä osoittava kuvio tai merkintä sekä valkoisessa kentässä punainen diagonaaliiviiva.

60 §

Määräysmerkki

Määräysmerkillä määrätään vesillä liikkuja toimimaan merkin osoittamalla tavalla.

Määräysmerkki on neliön muotoinen. Merkin reunat ovat punaiset. Merkin valkoisessa keskustassa on musta, määräystä osoittava kuvio tai merkintä.

61 §

Rajoitusmerkki

Rajoitusmerkillä rajoitetaan vesillä liikkujan toimintaa.

Rajoitusmerkki on neliön muotoinen. Merkin reunat ovat punaiset. Merkin valkoisessa keskustassa on musta, rajoitusta osoittava kuvio tai merkintä.

62 §

Varoitusmerkki

Varoitusmerkkiä käytetään osoittamaan vesialueella olevaa vesiliikenteelle vaarallista kohtaa.

Varoitusmerkki on neliön muotoinen. Merkin reunat ovat punaiset. Merkin valkoisessa keskustassa on musta, varoitusta osoittava kuvio tai merkintä.

63 §

Tiedotusmerkki

Tiedotusmerkillä annetaan vesillä liikkujalle tarpeellisia tietoja. Tiedotusmerkki on neliön muotoinen. Merkissä on sinisellä pohjalla valkoinen, tiedotteen laatua osoittava kuvio tai merkintä.

64 §

Apumerkki

Yhdessä kieltoa, määräystä, rajoitusta, varoitusta tai tiedotusta koskevan vesiliikennemerkkin kanssa voidaan apumerkinä käyttää suorakaiteen muotoista valkoista lisäkilpeä, jolla selvennetään päämerkin tarkoitusta tai kohdetta.

65 §

Kaapeli- ja johtotaulu sekä suuntamerkki

Kaapeli- ja johtotaululla sekä suuntamerkillä osoitetaan, että väylällä tai muulla vesialueella on merkin kohdalla laskettu vesialueelle kaapeli tai putkijohto.

Kieltomerkit

66 §

Ankkurin käyttökielto

Ankkurin kieltoa osoittavalla merkillä kielletään ankkuroiminen sekä ankkurien ja niiden vaijereiden ja ketjujen laahaaminen alueella, joka alkaa 100 metriä ennen merkkiä ja päättyy 100 metriä merkin jälkeen. Merkki sijoitetaan väylän kummallekin puolelle kohdalle, jossa ankkurin käyttö vedenalaisen kaapelin tai rakenteen takia on kielletty siten, että se näkyy molempiin suuntiin kuljettaessa. Merkissä on ankkuria esittävä kuvio (kuva 3).



Kuva 3. Ankkurin käyttökielto

67 §

Pysäköimiskielto

Pysäköimiskieltoa osoittavalla merkillä kielletään ankkuroiminen ja rantaan tai laituriin kiinnittyminen merkin vaikutusalueella, joka ilmoitetaan apumerkillä. Merkissä on kirjain P (kuva 4).



Kuva 4. Pysäköimiskielto

68 §

Kiinnittymiskielto

Kiinnittymiskieltoa osoittavalla merkillä kielletään vesikulkuneuvon ja puutavaralautan rantaan tai laituriin kiinnittäminen 50 metriä merkin molemmin puolin, jollei vaikutusalueetta ole apumerkein toisin ilmoitettu. Merkissä on pollaria ja köyttä esittävä kuvio (kuva 5).



Kuva 5. Kiinnittymiskielto

69 §

Ohittamiskielto

Ohittamiskieltoa osoittavalla merkillä kielletään vesikulkuneuvon ja puutavaralautan ohittaminen.

Merkki sijoitetaan kulkusuuntaan nähden väylän oikealle puolelle. Merkissä on kaksi samansuuntaista nuolta (kuva 6).

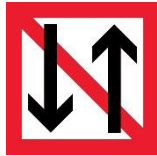


Kuva 6. Ohittamiskielto

70 §

Kohtaamiskielto

Kohtaamiskieltoa osoittavalla merkillä kielletään sekä vastaan tulevan vesikulkuneuvon kohtaaminen, että toisen vesikulkuneuvon ohittaminen merkin ja vastakkaista kulkusuuntaa varten asetetun tai kiellon päättymiseksi asetetun merkin välisellä väyläosalla, jollei kiellon vaikutus- aluetta ole muutoin ilmoitettu. Kieltoa ei tarvitse noudattaa kohdattaessa alle 20 metrin pituinen puutavaralautta tai vesikulkuneuvo, jos ei ole estettä vesikulkuneuvojen vapaalle kululle. Merkki sijoitetaan kulkusuuntaan nähden väylän oikealle puolelle. Merkissä on kaksi vastak- kaisiin suuntiin osoittavaa nuolta (kuva 7).

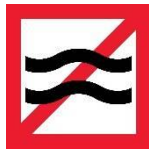


Kuva 7. Kohtaamiskielto

71 §

Aallokon aiheuttamisen kieltö

Aallokon aiheuttamisen kieltoa osoittavan merkin vaikutusalueella vesikulkuneuvolla liikku- jan tulee nopeuttaan säätämällä välttää sellaisen liiallisen aallokon tai muun veden virtausvai- kutuksen aiheuttamista, josta voi aiheutua vahinkoa paikallaan oleville tai liikkuville vesikul- kuneuvoille, rakenteille tai muulle ympäristölle ja vesistön käytölle. Vesikulkuneuvolla tulee kuitenkin voida käyttää turvallisen ohjailukyvyn edellyttämää nopeutta. Merkin vaikutusalue tarkennetaan tarvittaessa apumerkillä. Merkissä on aallokkoa esittävä kuvio (kuva 8).



Kuva 8. Aallokon aiheuttamisen kieltö

72 §

Vesihiihtokieltö

Vesihiihtokieltoa osoittavalla merkillä kielletään vesihiihto. Merkin vaikutusalue tarkennetaan tarvittaessa apumerkillä. Merkissä on vesihiihtäjää esittävä kuvio (kuva 9).



Kuva 9. Vesihiihtokielto

73 §

Purjelautailukielto

Purjelautailukieltoa osoittavalla merkillä kielletään purjelautailu. Merkin vaikutusalue tarkennetaan tarvittaessa apumerkillä. Merkissä on purjelautailijaa esittävä kuvio (kuva 10).



Kuva 10. Purjelautailukielto

74 §

Vesikulkuneuvolla kulkeminen moottorivoimaa käyttäen kielletty

Moottorin käyttökieltoa osoittavalla merkillä kielletään vesikulkuneuvolla kulkeminen moottorivoimaa käyttäen. Liikennöintiä koskevat rajoitukset ja merkin vaikutusalue tarkennetaan tarvittaessa apumerkillä. Merkissä on potkurikuvio (kuva 11).



Kuva 11. Kulkeminen moottorivoimaa käyttäen kielletty

75 §

Vesiskootterilla ajo kielletty

Vesiskootterikieltoa osoittavalla merkillä kielletään vesiskootterilla tai muulla vastaavan tyyppisellä vesikulkuneuvolla ajaminen. Merkin vaikutusalue tarkennetaan tarvittaessa apumerkillä. Merkissä on vesiskootteriajoa osoittava kuvio (kuva 12).



Kuva 12. Vesiskootterilla ajo kielletty

76 §

Uiminen kielletty

Uintikieltoa osoittavalla merkillä kielletään uiminen vesialueella. Merkin vaikutusalue tarkennetaan tarvittaessa apumerkillä. Merkissä on uimaria ja aaltoja esittävä kuvio (kuva 13).



Kuva 13. Uiminen kielletty

Määräysmerkit

77 §

Pysähtymismerkki

Pysähtymistä osoittavaa merkkiä käytetään valo-opasteiden yhteydessä ja se osoittaa kohdan, johon vesikulkuneuvon tai puutavaralautan etuosa on viimeistään pysäytettävä silloin, kun valo-opasteet osoittavat ajokieltoa. Merkin keskellä on vaakasuora viiva. Merkki voidaan sijoittaa odotuspaikan maaston tai rakenteiden mukaan kulkusuuntaan nähden joko väylän oikealle tai vasemmalle puolelle (kuva 14).

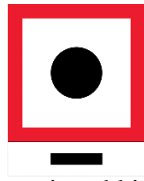


Kuva 14. Pysähtymismerkki

78 §

Annettava äänimerkki, äänen tunnus

Äänimerkin antamista osoittavan merkin kohdalla on vesikulkuneuvosta annettava äänimerkki, jonka tunnus ilmoitetaan apumerkillä. Merkin keskellä on ympyrä. Merkki sijoitetaan kulkusuuntaan nähden väylän oikealle puolelle (kuva 15).



Kuva 15. Annettava äänimerkki

79 §

Otettava yhteys radiopuhelimella

Radiopuhelimen käytöstä määrävän merkin kohdalla on vesikulkuneuvosta otettava yhteys radiopuhelimella siten kuin merkillä määrätään. Merkissä on radiopuhelintyyppin lyhennekirjaimet ja niiden alla kutsukanavan numero. Tarpeelliset lisätiedot yhteydenottoa varten ilmoitetaan apumerkillä. Merkki sijoitetaan kulkusuuntaan nähden näkyvään paikkaan (kuva 16).



Kuva 16. Otettava yhteys radiopuhelimella

Rajoitusmerkit

80 §

Nopeusrajoitus

Nopeusrajoitusmerkillä ilmoitetaan suurin sallittu nopeus kilometreinä tunnissa (km/h). Nopeusrajoituksen vaikutusalueen tarkennukset tai nopeusrajoitus solmuina (knots) ilmoitetaan tarvittaessa apumerkillä. Väylää koskeva nopeusrajoitusmerkki sijoitetaan, mikäli mahdollista kulkusuuntaan nähden väylän oikealle puolelle (kuva 17).



Kuva 17. Nopeusrajoitus

81 §

Rajoitettu alikulkukorkeus

Alikulkukorkeuden rajoitusmerkillä osoitetaan, että vesialueella on tällaisen merkin kohdalla tai tällaisin merkein varustetulla osalla alikulkukorkeus rajoitettu. Merkin keskellä olevat numerot osoittavat suurimman alikulkukorkeuden metreissä (kuva 18). Merkin yläreunassa on kolmio, jonka kärki on alaspäin. Merkki voidaan sijoittaa kulkusuuntaan nähden joko väylän oikealle tai sen molemmille puolille lukuun ottamatta siltoja, joissa se sijoitetaan siltapalkkiin. Lisäksi merkki voidaan ilmajohdoissa kiinnittää suoraan johtoon. Jos merkki on varustettu merkin vaikutussuuntaa osoittavalla apumerkillä (kuva 34), se osoittaa suurimman alikulkukorkeuden apumerkin ilmoittamassa suunnassa.



Kuva 18. Rajoitettu alikulkukorkeus

82 §

Rajoitettu kulkusyvyys

Kulkusyvyuden rajoitusmerkillä osoitetaan, että väylällä on tällaisen merkin kohdalla tai tällaisin merkein varustetulla osalla kulkusyvyys rajoitettu. Merkin keskellä olevat numerot ilmoittavat suurimman kulkusyvyuden metreissä. Merkin alareunassa on kolmio, jonka kärki on ylöspäin (kuva 19).



Kuva 19. Rajoitettu kulkusyvyys

83 §

Rajoitettu kulkuleveys

Kulkuleveyden rajoitusmerkillä osoitetaan, että väylällä on tällaisen merkin kohdalla tai tällaisin merkein varustetulla osalla kulkuleveys rajoitettu. Merkin keskellä olevat numerot osoittavat vesikulkuneuvon suurimman leveyden metreissä. Merkin sivuilla on kolmiot, joiden kärkien välissä ovat leveyttä osoittavat numerot. Merkki voidaan sijoittaa kulkusuuntaan nähden joko väylän oikealle tai vasemmalle puolelle (kuva 20).



Kuva 20. Rajoitettu kulkuleveys

Varoitusmerkit

84 §

Yleinen varoitusmerkki

Yleisellä varoitusmerkillä osoitetaan, että sen läheisyydessä on vesiliikenteessä tarpeen noudattaa erityistä varovaisuutta. Varoituksen syy ja merkin vaikutusalueen tarkennukset ilmoitetaan tarvittaessa apumerkillä. Merkin keskellä on pystysuora viiva (kuva 21).

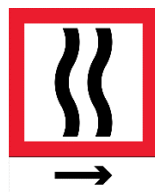


Kuva 21. Yleinen varoitusmerkki

85 §

Voimakas virtaus ja virtauksen suunta

Voimakasta virtausta osoittavalla merkillä varoitetaan, että väylällä on tällaisen merkin jälkeen vesikulkuneuvon kulkemista häiritsevä virtaus. Virtauksen suunta ilmoitetaan tarvittaessa apumerkillä. Merkin keskellä on virtausta esittävä kuvio. Merkki voidaan sijoittaa kulkusuuntaan nähden joko väylän oikealle tai vasemmalle puolelle (kuva 22).



Kuva 22. Voimakas virtaus ja virtauksen suunta

86 §

Väylän reuna

Väylän reunaa osoittavalla merkillä varoitetaan väylän reunasta ja osoitetaan väylän reunan etäisyys merkistä. Merkin keskellä oleva laaja kolmio osoittaa kohtisuoran suunnan väylän reunaan ja kolmion sisällä olevat numerot ilmoittavat väylän reunan etäisyyden merkistä metreissä (kuva 23).



Kuva 23. Väylän reuna

87 §

Varoitus uimapaikasta

Uimapaikkaa osoittavalla merkillä varoitetaan uimapaikasta. Merkissä on uimarin päätä ja aaltoja esittävä kuvio (kuva 24).



Kuva 24. Varoitus uimapaikasta

Tiedotusmerkit

88 §

Pysäköiminen sallittu

Pysäköintimerkillä osoitetaan pysähtymistä varten varatut laiturit ja muut tähän tarkoitetut kohdat. Vesikulkuneuvon ja puutavaralautan rantaan kiinnittyminen tai, jollei se ole mahdollista, niiden ankkuroiminen on sallittu sillä puolella väylää, jolle merkki on sijoitettu. Merkissä on kirjain P (kuva 25). Merkki voidaan varustaa kuvan 34 mukaisella päämerkin vaikutussuuntaa osoittavalla apumerkillä.



Kuva 25. Pysäköiminen sallittu

89 §

Kiinnittyminen sallittu

Kiinnittymismerkillä osoitetaan, että vesikulkuneuvon ja puutavaralautan kiinnittäminen rantaan tai laituriin on sallittu merkin kohdalla ja 50 metriä sen molemmiin puolin, ellei vaikutus-
aluetta ole apumerkein toisin ilmoitettu. Merkissä on pollaria ja köyttä esittävä kuvio (kuva 26).



Kuva 26. Kiinnittyminen sallittu

90 §

Ilmajohto

Ilmajohtomerkillä osoitetaan ilmajohdon ja väylän risteämää. Merkki voidaan sijoittaa kulku-
suuntaan nähden joko väylän oikealle puolelle tai molemmille puolille väylää kohdalle, jossa
johtolinja risteää väylän. Merkissä on ylhäältä alas iskevää salamaa esittävä kuvio (kuva 27).
Merkkiä käytetään yhdessä rajoitettu alikulkukorkeus -merkin kanssa, joka on ylimpänä. Jos
useita ilmajohtoja on lähekkäin, merkitään äärimmäiset johdot rajoitettu alikulkukorkeus- ja il-
majohto-merkkien yhdistelmällä ja lisäksi mahdollisella apukilvellä. Tässä tapauksessa rajoi-
tettu alikulkukorkeus -merkki osoittaa alimman ilmajohdon mukaisen turvallisen alituskorkeu-
den. Ilmajohtoon kiinnitetyn rajoitettu alikulkukorkeus -merkin yhteydessä ei käytetä ilmajoh-
to-merkkiä.



Kuva 27. Ilmajohto

91 §

Puhelin

Puhelinmerkillä osoitetaan yleisöpuhelin. Merkissä on puhelinta osoittava kuvio (kuva 28).
Merkki voidaan varustaa kuvan 35 mukaisella puhelimen sijaintia tai etäisyyttä ilmoittavalla
apukilvellä.



Kuva 28. Puhelin

92 §

Lauttaväylän risteäminen

Lauttaväylää esittävällä merkillä osoitetaan, että vesialuetta ja siinä mahdollisesti olevaa kulkuväylää risteää lauttaväylä. Merkissä on lauttaa esittävä kuvio. Jos lautta kulkee köyden varassa, merkissä on lisäksi valkoinen vaijeria esittävä viiva (kuva 29). Merkin yhteydessä voidaan lisäksi käyttää apukilpeä, jossa on teksti "Varo vaijeria". Jos lautta on vapaasti kulkeva, merkissä ei ole vaijeria esittävää viivaa, (kuva 30). Jos lauttaväylä risteää kauppamerenkulkuun käytettävää väylää, merkin yhteydessä käytetään lisäksi kuvan 15 (annettava äänimerkki) mukaista merkkiä, joka on apukilpineen ylimpänä. Merkit sijoitetaan hyvin näkyvälle paikalle vesikulkuneuvon mahdollisesti tarvittavan pysäyttämisen kannalta riittävälle etäisyydelle risteävästä lauttaväylästä. Jos lauttaväylä risteää matalaväylää, tai lauttaväylän poikki ei kulje yleistä kulkuväylää, voidaan lauttaväylän risteämistä osoittavat merkit sijoittaa vaihtoehtoisesti laituiden päihin.



Kuva 29. Lauttaväylän risteäminen (vaijerilautta)



Kuva 30. Lauttaväylän risteäminen (vapaasti kulkeva)

93 §

Mahdollisuus radiopuhelinyhteyteen

Radiopuhelinmerkillä osoitetaan, että väylältä on mahdollisuus ottaa radiopuhelinyhteys merkin osoittamalla kutsukanavalla. Merkissä on radiopuhelintyyppin lyhennekirjaimet ja niiden alla kutsukanavan numero (kuva 31). Merkki sijoitetaan kulkusuuntaan nähden näkyvään paikkaan.



Kuva 31. Mahdollisuus radiopuhelinyhteyteen

94 §

Juomavesipiste

Juomavesipistettä esittävällä merkillä osoitetaan käytettävissä oleva juomavesipiste. Merkissä on vesihanaa osoittava kuvio (kuva 32). Merkki voidaan varustaa lisäksi apumerkillä, jossa on tiedot vesipisteen sijainnista.



Kuva 32. Juomavesipiste

95 §

Kiellon, määräyksen tai rajoituksen päättyminen

Päättymismerkillä osoitetaan kiellon, määräyksen tai rajoituksen päättyminen. Merkissä on diagonaaliiviiva (kuva 33). Merkki sijoitetaan kulkusuuntaan nähden oikealle puolelle tai vastakkaiselle ajosuunnalle tarkoitetun vastaavan kielto-, määräys- tai rajoitusmerkin kääntöpuolelle.



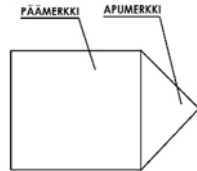
Kuva 33. Kiellon, määräyksen tai rajoituksen päättyminen

Apumerkit

96 §

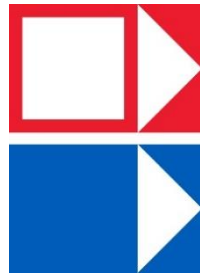
Päämerkin vaikutussuuntaa osoittava apumerkki

Vaikutussuuntamerkillä osoitetaan päämerkin vaikutussuuntaa. Merkki on suorakulmaisen kolmion muotoinen ja sen suora kulma osoittaa merkin vaikutussuuntaan (kuva 34a). Merkki-kolmion kantasivu on päämerkin korkuinen, ja se sijoitetaan välittömästi päämerkin viereen.



Kuva 34a. Päämerkin vaikutussuuntaa osoittava apumerkki

Havaittavuuden parantamiseksi voidaan vaikutussuuntaa osoittavassa apumerkissä käyttää suorakulmion muotoista pohjaa, jonka väri määräytyy päämerkin värien mukaan (kuva 34b).



Kuva 34b. Apumerkin suorakulmion muotoinen pohja

97 §

Apukilpi

Apukilvellä täsmennetään päämerkin sisältöä. Apukilpi on suorakaiteen muotoinen ja sen leveys on yhtä suuri kuin päämerkin leveys (kuvat 35, 15 ja 22). Etäisyyttä tai vaikutusaluetta ilmoittavat apukilvet sijoitetaan päämerkin yläpuolelle. Muut päämerkin kohdentamista ja tarkentamista koskevat apukilvet sijoitetaan päämerkin alapuolelle.



Kuva 35. Apukilpi

Kaapeli- ja johtotaulut sekä suuntamerkit

98 §

Kaapeli- ja johtotaulut

156

Kaapeli- ja johtotauluilla osoitetaan, että väylällä tai muulla vesialueella, jota käytetään kulkemiseen, on tällaisen merkin kohdalla laskettu vesialueelle kaapeli, vesi-, viemäri- tai muu johto. Kaapeli- ja johtotaulut ovat suorakaiteen muotoisia, ja niissä on krominkeltaisella pohjalla isoilla mustilla kirjaimilla kaapelitaulussa sana KAAPELI (KABEL, CABLE) tai maininta kaapelin laadusta (esimerkiksi VALOKUITUKAAPELI) ja johtotaulussa maininta putkijohdon laadusta (esimerkiksi MAAKAASU tai VESIJOHTO) (kuva 36). Kaapeli- ja johtotaulu sijoitetaan vesialueen kummallekin rannalle kohtisuoraan kaapelin, vesi-, viemäri- tai muun johdon suuntaa vastaan siten, että tauluja yhdistävä suora osoittaa kaapelin, vesi-, viemäri- tai muun johdon sijainnin.

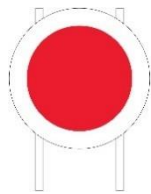


Kuva 36. Kaapeli- ja johtotaulu

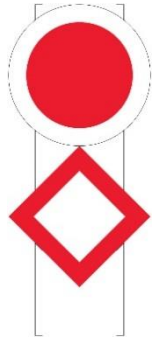
99 §

Suuntamerkit

Suuntamerkkejä voidaan käyttää tarkentamaan kaapelin tai johdon sijaintia väylän risteämäkohdassa, jos kaapelitauluilla sitä ei voida riittävän selvästi osoittaa. Suuntamerkkien alempi (kuva 37a) ja ylempi (kuva 37b) kautta kulkeva suora osoittaa kaapelin tai johdon sijainnin väylän kohdalla. Alempi suuntamerkki on ympyrän muotoinen, valkoisen reunuksen ympäröimä punainen merkki. Valkoisen reunuksen leveys on 1/8 merkin halkaisijasta. Ylempi suuntamerkki muodostuu kahdesta, päällekkäin asetetusta merkistä, joista ylempänä oleva on samanlainen kuin alempi suuntamerkki. Välittömästi sen alapuolella on kärjellään oleva neliön muotoinen, punaisen reunuksen ympäröimä valkoinen merkki, jonka reunuksen leveys on 1/8 merkin lävistäjästä. Suuntamerkkien korkeudet tulee mitoittaa siten, että ne ovat kaapelia risteävältä väylältä selvästi havaittavissa.



Kuva 37a. Suuntamerkki, alempi



Kuva 37b. Suuntamerkki, ylempi

5 luku

Kiellot ja rajoitukset sekä luvat kilpailuihin ja harjoituksiin

100 §

Vesialueen tilapäinen sulkeminen

Liikenne- ja viestintävirasto voi onnettomuuden tai muun vastaavan syyn johdosta määrätä, että vesiliikenne keskeytetään tai sitä rajoitetaan väliaikaisesti vesialueella. Asiasta on tiedotettava asianmukaisesti vesillä liikkujille.

101 §

Alueelliset ja vesikulkuneuvotyyppejä koskevat kiellot ja rajoitukset

Liikenne- ja viestintävirasto voi kieltää vesikulkuneuvolla liikkumisen määräajaksi tai tois- taiseksi määrätyllä vesialueella tai rajoittaa sitä, jos kiello tai rajoitus harkitaan tarpeelliseksi liikenteen, ympäristön, kalastuksen tai muun elinkeinon suojaamiseksi taikka yleisen luonnon virkistyskäytön tai muun yleisen edun vuoksi.

Liikenne- ja viestintävirasto voi aluekohtaisesti kieltää tietyn moottorikäyttöisen vesikulku- neuvotyypin käytön tai rajoittaa sitä, jos sen käyttämisestä aiheutuu erityisen huomattavaa hait- taa luonnolle tai muulle ympäristölle, kalastukselle tai muulle elinkeinolle, yleiselle luonnon virkistyskäytölle tai muulle yleiselle edulle.

Kielto tai rajoitus ei nopeusrajoitusta lukuun ottamatta koske työnteon tai asunnon sijainnin vuoksi tarpeellista vesikulkuneuvon käyttöä eikä vaikeasti liikuntavammaisen henkilön vesi- kulkuneuvon käyttöä, ellei päätöksessä erityisen painavasta syystä toisin määrätä. Virka-, ensi- hoito- ja pelastustehtävien suorittamiseksi, Puolustusvoimien toiminnan varmistamiseksi sekä

muusta vastaavasta syystä välttämätön vesikulkuneuvolla liikkuminen on sallittu kiellosta tai rajoituksesta huolimatta.

102 §

Kielto- ja rajoitusasioiden käsittely

Esityksen 101 §:ssä tarkoitetuksi kielloksi tai rajoitukseksi voi tehdä kunta tai kunnan jäsen taikka sellainen viranomainen, yhteisö tai vesialueen omistaja, jota asia koskee. Kiellon tai rajoituksen määräämisen voi panna vireille myös Väylävirasto, Liikenne- ja viestintävirasto tai alueellinen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus. Esitys kiellon tai rajoituksen määräämisestä on tehtävä kirjallisesti Liikenne- ja viestintävirastolle. Esityksestä tulee käydä ilmi kiellon tai rajoituksen voimassaoloaika ja perusteet sekä muut asian käsittelyn kannalta tarpeelliset seikat. Vesialue, jolle kielloa tai rajoitusta haetaan, on osoitettava mittakaavaltaan asianmukaisella kartalla.

Ennen kiellon tai rajoituksen määräämistä on kuultava kuntaa, jonka aluetta kiello tai rajoitus koskee, sekä varattava niille viranomaisille, yhteisöille ja vesialueen omistajille sekä muille, joita asia koskee, tilaisuus tulla kuulluksi. Liikenne- ja viestintäviraston tai, jos kunta on esityksen tekijänä, kunnan on tiedotettava esityksestä kuuluttamalla vähintään 14 päivän ajan kunnan ilmoitustaululla siten kuin julkisista kuulutuksista on säädetty. Kuulutuksen julkaisemisesta on lisäksi ilmoitettava riittävän ajoissa vähintään yhdessä paikkakunnalla yleisesti leviävässä sanomalehdessä. Kuulutuskustannukset maksetaan valtion varoista.

Muistutus esityksen johdosta on toimitettava Liikenne- ja viestintävirastolle 14 päivän kuluessa kuulutusajan päättymisestä.

Jos kiello tai rajoitus määrätään kunnan esityksestä, se on määrättävä esityksen mukaisesti, jollei esityksestä poikkeaminen ole tarpeen kansalaisten tasapuolisen kohtelun tai alueellisen yhtenäisyyden vuoksi taikka muusta erityisestä syystä.

Liikenne- ja viestintäviraston on tiedotettava päätöksestään noudattamalla, mitä 2 momentissa esityksestä kuulemisesta säädetään. Päätöstä koskevasta kuulutuksesta on käytävä ilmi päätöksen antaja, antopäivä, päätöksen pääasiallinen sisältö sekä kiellon tai rajoituksen voimaantulo. Kuulutuksesta tulee myös käydä ilmi, missä päätöstä koskevat tarkemmat tiedot ovat saatavilla.

Liikenne- ja viestintäviraston on annettava päätös tiedoksi esityksen tekijälle, asianomaiselle kunnalle, vesialueen omistajalle tai haltijalle sekä asianomaisille valvontaviranomaisille hyvissä ajoin ennen kiellon tai rajoituksen voimaantuloa.

103 §

Kiellon ja rajoituksen voimaantulo

Liikenne- ja viestintävirasto voi määrätä, että sen antama kiello- tai rajoituspäätös tulee voimaan muutoksenhausta huolimatta päätöksessä määrättyllä tavalla sen jälkeen, kun päätöksestä on tiedotettu. Muutoksenhakuviranomainen voi kuitenkin kieltää päätöksen täytäntöönpanon.

104 §

Kiellon ja rajoituksen merkitseminen

Kiello tai rajoitus on, jos se on mahdollista, merkittävä vesialueelle, jota se koskee, tai sen läheisyyteen. Kiellon tai rajoituksen merkitsemisestä yleisellä kulkuväylällä vastaa väylänpitäjä ja muualla se kunta, jonka aluetta kiello tai rajoitus koskee.

Nopeusrajoitus on, jos se on mahdollista, merkittävä kansallisen merikarttaviranomaisen toimesta tai sen auktorisoimana julkaistuihin merikarttoihin.

Kielto- ja rajoitusmerkkeinä käytetään tämän lain mukaisia vesiliikennemerkkejä.
Kieltoa ja rajoitusta osoittavien merkkien asettamisessa noudatetaan, mitä vesilain 10 luvun 5 §:ssä säädetään yleisen kulkuväylän ylläpitäjän oikeudesta asettaa merenkulun turvalaitteita vesistöön tai sen rannalle.

105 §

Kielto- tai rajoituspäätöksen muuttaminen

Kielto- tai rajoituspäätöstä, joka on annettu 101 §:n mukaisesti, voidaan muuttaa, jos päätöstä tehtäessä vallinneet olosuhteet ovat olennaisesti muuttuneet tai jos niiden myöhemmin todetaan olleen oleellisesti erilaiset kuin päätöstä annettaessa on edellytetty. Tällöin on noudatettava, mitä 102 §:ssä säädetään kielto- ja rajoitusasioiden käsittelystä.

106 §

Lupa kilpailuihin, harjoituksiin ja muihin tapahtumiin

Moottorikäyttöisellä vesikulkuneuvolla suoritettavien kilpailujen, harjoitusten tai muiden tapahtumien toistuvaan tai pysyvään järjestämiseen samalla vesialueella on haettava, sen lisäksi, mitä luvanvaraisuudesta säädetään muualla laissa, kunnan ympäristönsuojeluviranomaisen lupa. Lupaa ei kuitenkaan tarvita tätä tarkoitusta varten asemakaavassa varatulle alueelle eikä alueelle, jolle on annettu ympäristönsuojelulaissa (527/2014) tarkoitettu ympäristölupa.

Lupa on haettava myös yksittäisen tapahtuman järjestämiseen, jos tapahtumasta on odotettavissa merkityksellisiä ympäristöhaittoja. Kunta saa periä maksun I momentissa ja tässä momentissa tarkoitetuista luvista. Kunnan perimä maksu saa vastata enintään suoritteen tuottamisesta kunnalle aiheutuvia kokonaiskustannuksia. Maksun perusteista määrätään tarkemmin kunnan hyväksymässä taksassa.

Luvan usean kunnan alueella pidettävään tapahtumaan antaa toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus. Usean keskuksen alueella pidettävään tapahtumaan myöntää luvan se toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, jonka toimialueella tapahtuma pääosin pidetään.

Tässä pykälässä tarkoitettun luvan myöntämisen edellytyksenä on, että tapahtuma täyttää riittävät turvallisuuden vaatimukset ja ettei toiminnasta aiheudu kohtuutonta haittaa luonnolle tai muulle ympäristölle, kalastukselle, yleiselle luonnon virkistyskäytölle eikä muulle yleiselle edulle. Lupa voidaan myöntää vain, jos vesialueen omistaja on antanut siihen suostumuksensa. Jos vesialue on yhteinen, suostumuksesta päätetään yhteisäluelain (758/1989) mukaisesti.

Lupaa ei kuitenkaan tarvita pelastus- tai meripelastustoimen harjoituksiin, vesiliikennettä valvovien viranomaisten harjoituksiin eikä Puolustusvoimien harjoituksiin.

Jos luvanvarainen tapahtuma edellyttää väliaikaista vesiliikenteen keskeyttämistä tai rajoittamista tai alueellisesta kiellosta tai rajoituksesta poikkeamista, on lupa siihen haettava Liikenne- ja viestintävirastolta.

6 luku

Vesikulkuneuvoja ja niiden varusteita koskevat vaatimukset

107 §

Vesikulkuneuvon rakenne, varusteet ja kunto

Vesikulkuneuvon on oltava rakenteeltaan, varusteiltaan, kunnoltaan ja muilta ominaisuuksiltaan turvallinen niillä kulkuvesillä, joilla sitä käytetään.

Vesikulkuneuvon on lisäksi oltava sellainen, ettei sen käytöstä aiheudu merkittävää tai tarpeetonta haittaa tai häiriötä luonnolle tai muulle ympäristölle, kalastukselle, yleiselle luonnon virkistyskäytölle tai muulle yleiselle tai yksityiselle edulle.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä vuokraveneiden ja vuokralle tarjottavien vesikulkuneuvojen rakenteesta ja ominaisuuksista sekä vuokraveneissä ja vuokralle tarjottavissa vesikulkuneuvoissa vaadittavista laitteista, varusteista ja tarvikkeista ja niiden ominaisuuksista, rakenteesta, laadusta, määrästä, kunnosta ja käytöstä.

108 §

Vesikulkuneuvon varusteet

Liikkeellä olevassa moottorilla tai rungoltaan yli viiden metrin pituisessa purjeella varustetussa vesikulkuneuvossa on oltava seuraavat käyttökuntoiset varusteet:

1) hyväksyty pelastusliivi, kelluntapukine tai pelastuspuku kullekin vesikulkuneuvossa olevalle henkilölle; pelastusliivin, kelluntapukineen ja pelastuspuvun on kokoluokaltaan ja kantavuudeltaan vastattava henkilön kokoa ja painoa;

2) tyhjennyspumppu tai muu väline veden poistamiseen;

3) aivot tai mela taikka ankkuri köysineen; välineen on oltava asianmukainen vesikulkuneuvon kokoon ja ominaisuuksiin nähden;

4) asianmukaisesti vuoden välein tarkastettu käsisammutin, jos vesikulkuneuvossa on liekillä toimiva polttolaite, sisä- tai sisäperämoottori tai yli 25 kilowatin perämoottori paitsi jos kyseessä on vesiskootteri.

Vesikulkuneuvossa on oltava meriteiden sääntöjen osan D mukaiset merkinantolaitteet.

Valoista ja nestekaasulaitteista säädetään erikseen. Liikenne- ja viestintävirasto voi hyväksyä vesikulkuneuvoissa käytettävät merkkilyhdyt.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia teknisiä määräyksiä vesikulkuneuvojen ja niiden moottoreiden sekä varusteiden ja tarvikkeiden ominaisuuksista, rakenteesta, laadusta, määrästä, kunnosta ja käytöstä.

109 §

Poikkeukset vesikulkuneuvoja ja niiden varusteita koskevista vaatimuksista

Liikenne- ja viestintävirasto voi erityisestä syystä yksittäistapauksessa myöntää poikkeuksia vesikulkuneuvon rakennetta, moottoria, varusteita ja tarvikkeita koskevista säännöksistä ja määräyksistä, jos tästä ei aiheudu vaaraa vesiliikenteen tai henkilöiden turvallisuudelle tai ympäristölle ja jos säännösten tai määräysten soveltaminen olisi ilmeisen tarkoituksetonta tai kohtuuttoman hankalaa.

Liikenne- ja viestintävirasto voi myöntää veneurheilutapahtuman järjestäjän pyynnöstä poikkeuksia vesikulkuneuvon rakennetta ja varusteita koskevista säännöksistä ja määräyksistä tapahtumaan osallistuville vesikulkuneuvoille, sillä edellytyksellä, että poikkeukset eivät heikennä vesikulkuneuvojen turvallisuutta.

7 luku

Vesikulkuneuvojen rekisteröinti

110 §

Velvollisuus rekisteröidä vesikulkuneuvo

Moottorilla varustettu vesikulkuneuvo, jonka moottoriteho on moottorin valmistajan ilmoituksen mukaan vähintään 15 kilowattia, sekä moottorilla tai purjeella varustettu vesikulkuneuvo, jonka rungon pituus on valmistajan ilmoituksen mukaan vähintään 5,5 metriä, on rekisteröitävä.

Vesikulkuneuvo rekisteröidään liikenteen palveluista annetun lain V osassa tarkoitettuun liikenneasioiden rekisteriin.

Liikenneasioiden rekisteriin voidaan merkitä myös sellainen vesikulkuneuvo, jonka rekisteröintiin ei ole tämän lain perusteella velvollisuutta.

Liikenneasioiden rekisteriin rekisteröity vesikulkuneuvo ei saa olla samanaikaisesti rekisteröitynä alusrekisterilain (512/1993) mukaisessa Ahvenanmaan valtionviraston ylläpitämässä alusrekisterissä eikä merellä toimivien kalastus- ja vesiviljelyalusten rekisteröinnistä annetun lain (690/2010) mukaisessa kalastusalusrekisterissä.

Sellaista vesikulkuneuvoa, jolla ei ole yhteyttä Suomeen omistajuuden, haltijuuden tai pääasiallisen käyttöpaikan takia, ei rekisteröidä liikenneasioiden rekisteriin.

Vesikulkuneuvon kansallisuuteen ja oikeuteen käyttää Suomen lippua sovelletaan merilain 1 luvun 1 §:ää.

111 §

Poikkeukset rekisteröintivelvollisuudesta

Rekisteröintivelvollisuus ei koske:

- 1) vesikulkuneuvoa, jonka omistaja tai haltija on Puolustusvoimat tai Rajavartiolaitos;
- 2) alusrekisterilain nojalla rekisteröityyn alukseen eikä merellä toimivien kalastus- ja vesiviljelyalusten rekisteröinnistä annetun lain nojalla kalastusalusrekisteriin merkittyyn alukseen kuuluvaa vesikulkuneuvoa;
- 3) Euroopan unionin yhteisen kalastuspolitiikan kansallisesta täytäntöönpanosta annetun lain (1048/2016) 38 §:n nojalla sisävesien kalastusalusrekisteriin merkittyä alusta eikä tällaiseen alukseen kuuluvaa vesikulkuneuvoa;
- 4) pelkästään kilpailukäytössä olevaa vesikulkuneuvoa.

112 §

Rekisteröitävän vesikulkuneuvon käyttäminen

Rekisteröitävää vesikulkuneuvoa ei saa käyttää vesiliikenteessä ennen kuin se on merkitty rekisteriin.

Sellaista tilapäisesti Suomessa olevaa vesikulkuneuvoa, jonka omistajalla tai haltijalla ei ole kotikuntaa eikä kotipaikkaa Suomessa tai joka on asianmukaisesti rekisteröity muualla, saa käyttää Suomessa rekisteriin ilmoittamatta. Vesikulkuneuvon omistaja tai haltija, jolla on kotikunta tai kotipaikka Ahvenanmaan maakunnassa, saa tilapäisesti käyttää vesikulkuneuvoaan muualla Suomessa rekisteriin ilmoittamatta.

Jos vesikulkuneuvo tuodaan ulkomailta Suomeen, se on rekisteröitävä seitsemän päivän kuluessa Suomeen tuonnista.

113 §

Ennakoilmoittaminen

Suomessa voimassa olevat vaatimukset täyttävän uuden vesikulkuneuvon ja vesikulkuneuvon moottorin yksilöinti- ja tekniset tiedot voidaan ilmoittaa Liikenne- ja viestintävirastolle ennen vesikulkuneuvon ja sen moottorin ensimmäistä rekisteröintiä Suomessa. Niitä seikkoja, jotka on ilmoitettu ennakkoon, ei tarvitse ilmoittaa 114 §:ssä tarkoitetun ensirekisteröinnin yhteydessä.

Ennakoilmoituksen voi tehdä vesikulkuneuvon tai moottorin valmistaja, valmistajan edustaja tai maahantuojaja:

- 1) joka on Suomessa rekisteröity oikeushenkilö;
- 2) joka on vakavarainen ja asiantunteva;
- 3) jolla on tai joka saa valmistajalta käyttöönsä vesikulkuneuvon tai moottorin rakenteeseen ja varusteisiin liittyvät tekniset tiedot ja tiedot vaatimustenmukaisuusvakuutuksesta; ja
- 4) jolla on sopimus Liikenne- ja viestintäviraston kanssa tietojen toimittamisesta.

Ennen 2 momentin 4 kohdassa tarkoitetun sopimuksen tekemistä hakijan on osoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle, että se täyttää 2 momentin 1–3 kohdassa tarkoitetut vaatimukset.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä ennakoilmoituksen tekemisestä sekä ennakoilmoituksessa vaadittavista vesikulkuneuvon ja moottorin yksilöinti- ja teknisistä tiedoista.

114 §

Ensirekisteröinti

Ennen kuin vesikulkuneuvo otetaan ensimmäisen kerran vesiliikennekäyttöön Suomessa, omistaja on velvollinen tekemään kirjallisen rekisteri-ilmoituksen Liikenne- ja viestintävirastolle.

Ensirekisteröinnin edellytyksenä on, että Liikenne- ja viestintävirastolle esitetään selvitys:

- 1) vesikulkuneuvon ja sen moottorin omistajasta ja haltijasta;
- 2) vesikulkuneuvon ja sen moottorin yksilöinti- ja teknisistä tiedoista;
- 3) vesikulkuneuvon ja sen moottorin vaatimustenmukaisuudesta;
- 4) vesikulkuneuvon käyttötarkoituksesta ja sen pääasiallisesta käyttökunnasta.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä ensirekisteröinnissä ilmoitettavista vesikulkuneuvon ja sen moottorin teknisistä tiedoista.

115 §

Muutosrekisteröinti

Rekisteröidyn vesikulkuneuvon omistaja on velvollinen ilmoittamaan 114 §:n 2 momentissa tarkoitettujen, rekisteriin merkittyjen tietojen muutoksista Liikenne- ja viestintävirastolle kirjallisesti 30 päivän kuluessa muutoksesta. Sellaisen omistajan tai haltijan, jolla on henkilötunnus, nimen, henkilötunnuksen, osoitteen tai kotikunnan muutoksista tai kuolemasta sekä sellaisen oikeushenkilön yhteystietojen muutoksista, jonka yritys- ja yhteisötunnus on merkitty rekisteriin, ei kuitenkaan tarvitse ilmoittaa.

Rekisteröidyn vesikulkuneuvon haltija on velvollinen ilmoittamaan rekisteriin merkittyjen vesikulkuneuvoa ja sen moottoria koskevien teknisten tietojen muutokset sekä vesikulkuneuvon käyttötarkoitusta ja pääasiallista käyttökuntaa koskevien tietojen muutokset Liikenne- ja viestintävirastolle kirjallisesti 30 päivän kuluessa muutoksesta.

Muutosrekisteröinnin edellytyksenä on, että Liikenne- ja viestintävirastolle esitetään selvitys muutoksista, jotka koskevat:

- 1) vesikulkuneuvon omistajaa tai haltijaa;
- 2) vesikulkuneuvon tai sen moottorin teknisiä tietoja;
- 3) vesikulkuneuvon ja sen moottorin vaatimustenmukaisuutta;

- 4) vesikulkuneuvon käyttötarkoitusta tai sen pääasiallista käyttökuntaa; tai
5) väliaikaista rekisteristä poistoa.

116 §

Lopullinen poisto

Rekisteröidyn vesikulkuneuvon omistaja on velvollinen 30 päivässä vesikulkuneuvon tuhoutumisesta, romuttamisesta tai purkamisesta ilmoittamaan kirjallisesti Liikenne- ja viestintävirastolle vesikulkuneuvon poistamisesta pysyvästi vesiliikennekäytöstä Suomessa.

Vesikulkuneuvon lopullinen poisto merkitään rekisteriin vain, jos Liikenne- ja viestintävirastolle esitetään luotettava selvitys siitä, että vesikulkuneuvo on tuhoutunut, romutettu tai purettu.

117 §

Rekisteröintitodistus

Liikenne- ja viestintävirasto antaa vesikulkuneuvon ensirekisteröinnistä rekisteröintitodistuksen. Rekisteröintitodistukseen merkitään vesikulkuneuvon omistajan ja haltijan nimi. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä siitä, mitkä vesikulkuneuvoon ja sen moottoriin liittyvät tekniset tiedot rekisteröintitodistukseen merkitään.

Rekisteröintitodistukseen merkitään tieto vesikulkuneuvon Suomen kansallisuudesta, jos alus on merilain 1 luvun 1 §:ssä tarkoitetulla tavalla suomalainen, kun se rekisteröidään.

Liikenne- ja viestintävirasto myöntää uuden rekisteröintitodistuksen, jos rekisteröintitodistukseen merkityissä tiedoissa tapahtuu muutoksia tai jos rekisteröintitodistus on kadonnut.

Rekisteröintitodistus on pidettävä mukana vesikulkuneuvoa käytettäessä, jos liikenneasioiden rekisteriin merkityt vesikulkuneuvoa koskevat tiedot eivät ole muutoin todennettavissa. Liikenneasioiden rekisteriin tehty rekisteri-ilmoitus ensirekisteröinnistä oikeuttaa kuitenkin käyttämään vesikulkuneuvoa ilman rekisteröintitodistusta 30 päivän ajan rekisteri-ilmoituksen tekemisestä.

Liikenne- ja viestintävirasto vahvistaa rekisteröintitodistuksen mallin.

Liikenne- ja viestintävirasto vastaa rekisteröintitodistuksen valmistamisesta ja toimittamisesta asiakkaalle. Liikenne- ja viestintävirasto voi hoitaa tehtävän hankkimalla siihen liittyvän palvelun yksityiseltä tai julkiselta palvelun tuottajalta. Tehtävän järjestämisessä noudatetaan mitä liikenteen palveluista annetussa laissa säädetään.

118 §

Rekisteritunnus

Liikenne- ja viestintävirasto antaa ensirekisteröinnin yhteydessä vesikulkuneuvolle sen yksilöivän rekisteritunnuksen. Rekisteritunnus koostuu kirjain- ja numerosarjasta. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä rekisteritunnuksen teknisistä ominaisuuksista ja sen merkitsemisestä.

Rekisteröitävää vesikulkuneuvoa ei saa käyttää, ellei sitä ole varustettu rekisteritunnuksella.

Jos vesikulkuneuvo on rekisteröity myös 111 §:n 1 momentin 3 kohdassa tarkoitettuun sisävesillä käytettävien alusten kalastusalusrekisteriin, voidaan vesikulkuneuvo jättää varustamatta tämän lain mukaisella rekisteritunnuksella.

119 §

Koetunnus

Sen estämättä, mitä 112 §:n 1 momentissa säädetään, vesikulkuneuvon tai moottorin valmistaja, maahantuoja, myyjä, korjaaja tai muu vastaava elinkeinonharjoittaja saa käyttää rekisteröimätöntä vesikulkuneuvoa koeajossa, myyninedistämistoiminnassa ja muussa tämän kaltaisessa elinkeinonsa harjoittamiseen välittömästi liittyvässä toiminnassa, jos Liikenne- ja viestintävirasto on antanut elinkeinonharjoittajalle kirjallisesta hakemuksesta koetunnuksen.

Koetunnus on voimassa toistaiseksi. Koetunnus voidaan peruuttaa, jos elinkeinonharjoittaja on ilmoittanut luopuvansa siitä, jos elinkeinonharjoittaja on käyttänyt koetunnusta tämän lain tai sen nojalla annettujen määräysten vastaisesti tai jos koetunnuksen peruuttamiseen on muita erityisiä syitä.

Liikenne- ja viestintävirasto antaa koetunnuksesta elinkeinonharjoittajalle todistuksen. Todistus on pidettävä mukana vesikulkuneuvoa käytettäessä. Rekisteröimätön vesikulkuneuvo on varustettava koetunnuksella, jos sitä käytetään 1 momentin mukaisesti.

Koetunnusta koskevaan todistukseen sovelletaan, mitä 117 §:n 5 ja 6 momentissa säädetään rekisteröintitodistuksesta.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä koetunnuksen teknisistä ominaisuuksista ja sen merkitsemisestä vesikulkuneuvoon sekä siitä, mitä rekisteriin talletettuja elinkeinonharjoittajaa koskevia tietoja merkitään todistukseen.

8 luku

Vesiliikenne-rikos ja vesiliikenne-rikkomukset

120 §

Vesiliikenne-rikos

Joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo

1) 5 §:n 1 momentissa säädettyjä vesikulkuneuvon käyttämistä koskevia yleisiä velvollisuuksia;

2) 6 §:n 3 tai 4 momentinsäännöksiä vesikulkuneuvon luovuttajan vastuusta;

3) 7 §:n säännöksiä päällikön yleisestä vastuusta lukuun ottamatta 7 §:n 3 kohdassa mainittuja muita varusteita kuin 108 §:n 1 momentin 1 kohdassa vaadittuja pelastusliivejä, kelluntapukinetta tai pelastuspukua;

4) 10 §:ssä tarkoitettujen meriteiden sääntöjen määräysten noudattamista alueella, jolla niitä on sellaisinaan noudatettava;

5) 49 §:ssä säädettyä kieltoa muuttaa tai poistaa turvalaite tai käyttää yksityisen kulkuväylän merkitsemisessä yleisen kulkuväylän merkitsemiseen tarkoitettuja turvalaitteita;

6) 50 §:ssä säädettyä kieltoa asettaa erehdyttävä valo tai laite; tai

7) 51- 52 §:ssä säädettyä kieltoa vaarantaa turvalaitteen toimintaa tai jättää ilmoittamatta toimimattomasta turvalaitteesta; on tuomittava, jollei teosta muualla laissa ole säädetty ankarampaa rangaistusta, vesiliikenne-rikoksesta sakkoon.

Vesiliikenne-rikoksesta tuomitaan myös se, joka tahallaan tai huolimattomuudesta vastoin 6 §:n 1 momentin säännöstä kuljettaa, ohjailee tai hallitsee tai vastoin 41 §:n säännöstä ohjailee vesikulkuneuvoa tai ylittää suurimman sallitun vesiliikenne-merkillä osoitetun nopeuden tai vesikulkuneuvokohtaisen nopeuden, jos nopeuden ylitys on suurempi kuin sallitun nopeuden määrä.

Rangaistus liikenneturvallisuuden vaarantamisesta, törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta, vesiliikennejuopumuksesta, kulkuneuvon luovuttamisesta juopuneelle ja kulkuneuvon kuljettamisesta oikeudetta säädetään rikoslain (39/1889) 23 luvun 1, 2, 5, 8 ja 10 §:ssä. Rangaistus sellaisesta tahallisesti tai törkeästä huolimattomuudesta tehdystä tämän lain 5 §:n rikkomisesta taikka 101 §:n nojalla annettujen kieltojen tai rajoitusten rikkomisesta, joka on omiaan aiheuttamaan vaaraa ympäristölle, säädetään rikoslain 48 luvun 3 §:n 4 momentissa.

Rangaistus merikelpoisuudesta huolehtimisen laiminlyönnistä ja hyvän merimiestaidon laiminlyönnistä säädetään merilain 20 luvun 1 ja 2 §:ssä. Rangaistus ammattipätevyysäännösten rikkomisesta säädetään liikenteen palveluista annetun lain VI osan 2 luvun 3 §:ssä.

Rangaistus rekisterimerkintärikoksesta säädetään rikoslain 16 luvun 7 §:ssä. Rangaistus virkavallan anastuksesta säädetään rikoslain 16 luvun 9 §:ssä.

121 §

Toimenpiteistä luopuminen ja huomautus

Vesiliikenne rikoksesta voidaan jättää ilmoitus tekemättä, syyte ajamatta tai rangaistus tuomitsematta, jos teko on olosuhteisiin nähden vähäinen.

Jos rikos ilmeisesti on sellainen kuin 1 momentissa säädetään, vesiliikennettä valvova viranomainen voi antaa muihin toimenpiteisiin ryhtymättä rikkomukseen syyllistyneelle huomautuksen.

122 §

Vesiliikenteen liikennevirhemaksun määrääminen

Liikennevirhemaksu määrätään tässä laissa säädettyjen vesiliikenne rikkomusten seuraamuksena. Virhemaksun määrää poliisi, Rajavartiolaitos tai Tulli ja sen saa valtio.

Jos samalla kertaa määrätään kahdesta tai useammasta rikkomuksesta liikennevirhemaksu, virhemaksua korotetaan 40 eurolla siitä rikkomuksesta, josta on säädetty ankarin virhemaksu.

Jos vesiliikenne rikkomus on vähäinen, siitä on liikennevirhemaksun määräämisen sijaan annettava suullinen tai kirjallinen huomautus.

Liikennevirhemaksua ei saa määrätä, jos:

1) vesiliikenne rikkomuksesta epäilty epäillään samasta teosta esitutkinnassa, syyteharkinnassa tai tuomioistuimessa vireillä olevassa rikosasiassa;

2) vesiliikenne rikkomuksesta epäillylle on samasta teosta annettu lainvoimainen tuomio tai määrätty rangaistus;

3) vesiliikenne rikkomuksesta epäilty epäillään samalla teolla tehdystä rikoksesta;

4) vesiliikenne rikkomuksesta epäilty ei teko hetkellä ole täyttänyt viittätoista vuotta.

Seuraamus on jätettävä määräämättä myös, jos vesiliikenne rikkomus on ilmeisesti johtunut anteeksi annettavasta huomaamattomuudesta tai ajattelemattomuudesta taikka jos seuraamuksen määrääminen muusta syystä olisi ilmeisen kohtuutonta.

123 §

Vesikulkuneuvon päällikön yleiset rikkomukset

Vesikulkuneuvon päällikölle määrätään 70 euron liikennevirhemaksu, jos hän jättää tahallaan tai huolimattomuudesta noudattamatta:

1) 7 §:n 3 kohdassa säädettyä vaatimusta pitää vesikulkuneuvossa 108 §:ssä tarkoitettuja, muita kuin mainitun pykälän 1 momentin 1 kohdassa vaadittuja varusteita;

2) 11 §:ssä tarkoitettua vesiliikennettä valvovan henkilön antamaa merkkiä, käskyä tai kieltoa, vesiliikennettä ohjaavan henkilön antamaa merkkiä taikka valo-opasteella tai muulla vesiliikenne merkillä kuin nopeusrajoitusmerkillä osoitettua velvollisuutta;

3) 16 tai 17 §:n ankkurointia tai kiinnittämistä koskevia säännöksiä;

4) 18 §:n 4 momentissa tarkoitettujen, muiden kuin rekisteröintiä koskevien asiakirjojen esittämistä koskevia säännöksiä;

5) 19 §:ssä säädettyä velvollisuutta pysäyttää vesikulkuneuvo ja keskeyttää matka;

6) 23 -32 §:n valojen, merkkikuvioiden tai ääni- ja valomerkkien käyttöä koskevia säännöksiä;
7) 33 §:ssä tarkoitettuja kanavilla tai avattavilla silloilla liikkumista koskevia menettelyjä; tai
8) 34 - 37 §:n säännöksiä kanavilla ja avattavien siltojen kautta liikuttaessa noudatettavista nopeusrajoituksista, purjeveneiden käyttöä koskevista velvoitteista, tupakointikiellosta, avotulen käsittelykiellosta tai vesikulkuneuvon tiedoista ilmoittamisesta.

Päällikölle määrätään liikennevirhemaksu Saimaan kanavalla tai siihen liittyvällä alueella tehdystä 1 momentissa tarkoitetuista rikkomuksesta vain, jos teko on tehty Saimaan kanavan Suomen tasavallan puoleisella alueella.

124 §

Nopeusrajoituksen rikkominen vesikulkuneuvolla

Vesikulkuneuvon päällikölle määrätään tahallisesta tai huolimattomuudesta tehdystä suurimman sallitun vesiliikennemerkillä osoitetun nopeuden tai vesikulkuneuvokohtaisen nopeuden ylityksestä 120 euron liikennevirhemaksu, jos nopeuden ylitys on korkeintaan suurimman sallitun nopeuden määrä.

125 §

Vesikulkuneuvon omistajan tai haltijan rekisteröintirikkomukset

Vesikulkuneuvon omistajalle määrätään 70 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta jättää tekemättä 114 §:ssä säädetyn ensirekisteröintiä koskevan rekisteri-ilmoituksen ennen vesikulkuneuvon käyttöönottoa tai 116 §:ssä tarkoitetun lopullista poistoa koskevan rekisteri-ilmoituksen.

Vesikulkuneuvon omistajalle tai haltijalle määrätään 70 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan:

- 1) käyttää vesikulkuneuvoa 112 §:n vastaisesti ennen kuin se on merkitty rekisteriin;
- 2) jättää tekemättä määräajassa 115 §:ssä säädetyn muutosrekisteröinnin
- 3) laiminlyö 117 §:ssä tarkoitetun velvollisuuden pitää rekisteröintitodistusta vesikulkuneuvossa sitä käytettäessä tai
- 4) käyttää rekisteröitävää vesikulkuneuvoa 118 §:n vastaisesti siten, ettei sitä ole varustettu rekisteritunnuksella.

126 §

Vesikulkuneuvoa käyttävän elinkeinonharjoittajan rekisteröintirikkomus

Vesikulkuneuvon tai moottorin valmistajalle, maahantuojalle, myyjälle, korjaajalle tai muulle vastaavaa toimintaa harjoittavalle elinkeinonharjoittajalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta käyttää rekisteröimätöntä vesikulkuneuvoa ilman Liikenne- ja viestintäviraston 119 §:ssä tarkoitettua koetunnusta, määrätään 70 euron liikennevirhemaksu.

127 §

Liikennevirhemaksua koskevan päätöksen sisältö

Liikennevirhemaksua koskevassa päätöksessä on mainittava:

- 1) päätöksen tehnyt viranomainen sekä käsittelijän nimi ja virka-asema;
- 2) tiedossa olevan vesikulkuneuvon päällikön henkilötiedot tai vesikulkuneuvon omistajan, haltijan tai tilapäisen käyttäjän yhteystiedot;

- 3) vesikulkuneuvon yksilöimiseksi tarvittavat tiedot;
- 4) virheen tai rikkomuksen tekoaika ja -paikka, laatu sekä muut virheen tai rikkomuksen kuvaamiseksi tarvittavat tiedot;
- 5) sovellettavat lainkohdat;
- 6) maksettava määrä, maksuaika ja muut maksamista varten tarvittavat tiedot;
- 7) maksun määräämispäivä ja kellonaika;
- 8) selostus virhemaksun saaneelle vesiliikenne rikkomuksesta mahdollisesti aiheutuvista muista seuraamuksista.

Liikennevirhemaksua koskevaan päätökseen on liitettävä oikaisuvaatimusohjeet.

128 §

Liikennevirhemaksua koskevan päätöksen tiedoksianto

Liikennevirhemaksua koskeva päätös annetaan tiedoksi rikkomukseen syyllistyneelle viipymättä henkilökohtaisesti tai muutoin todisteellisesti noudattaen, mitä todisteellisesta tiedoksiannosta säädetään hallintolaissa (434/2003).

Liikennevirhemaksua koskeva päätös voidaan antaa 1 momentissa säädetyn estämättä tiedoksi hallintolain 59 §:n mukaisena tavallisena tiedoksiantona, jos kyseessä on vesikulkuneuvolla tehty vesiliikenne rikkomus, johon syyllistyneen henkilöllisyys on välittömästi todettu. Päätös on tällöin lähetettävä viipymättä ja kahden viikon kuluessa rikkomuksen tekopäivästä.

Jos päätöstä ei ole annettu tiedoksi kuuden kuukauden kuluessa rikkomuksen tekopäivästä, asia raukeaa.

129 §

Liikennevirhemaksun maksuaika

Liikennevirhemaksu on suoritettava 30 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista.

130 §

Liikennevirhemaksun täytäntöönpano

Liikennevirhemaksun täytäntöönpanosta säädetään sakon täytäntöönpanosta annetussa laissa (672/2002).

Liikennevirhemaksu vanhene viiden vuoden kuluttua lainvoiman saaneen ratkaisun antamisesta.

Liikennevirhemaksua koskevan päätöksen täytäntöönpanosta huolehtii Oikeusrekisterikeskus.

Poliisin, Rajavartiolaitoksen, Tullin ja tuomioistuimen on ilmoitettava liikennevirhemaksun määräämistä koskevasta päätöksestään Oikeusrekisterikeskukselle. Oikeusrekisterikeskukselle on ilmoitettava myös päätöksestä, jolla liikennevirhemaksu on poistettu.

131 §

Tarkemmat säännökset

Valtioneuvoston asetuksella säädetään tarkemmin:

- 1) liikennevirhemaksun määräämisessä käytettävistä asiakirjoista sekä niihin tehtävistä merkinnöistä ja niiden säilyttämisestä;

2) tämän lain nojalla määrättyjen seuraamusten täytäntöönpanoon liittyvistä ja muista viranomaisten välisistä ilmoituksista.

9 luku

Erinäiset säännökset

132 §

Ympäristöhaittojen ehkäisemiseen ja torjumiseen liittyvä valvonta

Tämän lain noudattamisen valvonta kuuluu ympäristöhaittojen ehkäisemisen ja niiden torjumisen osalta toimivaltaiselle elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle sen toimialueella.

133 §

Muutoksenhaku

Tämän lain nojalla annettuun päätökseen saa vaatia oikaisua siten kuin hallintolaissa säädetään. Oikaisuvaatimuksesta annettuun päätökseen saa hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään. Hallinto-oikeuden päätökseen saa hakea muutosta valittamalla vain, jos korkein hallinto-oikeus myöntää valitusluvan.

Päätöksessä voidaan määrätä, että päätöstä on noudatettava muutoksenhausta huolimatta, jollei valitusviranomainen toisin määrää.

134 §

Siirtymäsäännös

Merenkululaitoksen, Liikenneviraston, alueellisen ympäristökeskuksen ja elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen kumotun vesiliikennelain (463/1996) nojalla sekä lääninhallituksen ja alueellisen ympäristökeskuksen veneliikennelain (151/1969) nojalla määräämät kiellot tai rajoitukset ovat voimassa niitä koskevissa päätöksissä mainitun ajan, jollei päätöksiä tämän lain nojalla muuteta taikka kumota.

Alueellisia tai vesikulkuneuvotyyppejä koskevia kieltoja tai rajoituksia koskevat vireillä olevat hakemukset, jotka on jätetty ennen tämän lain voimaantuloa, käsitellään tämän lain nojalla.

Tämän lain voimaan tullessa voimassa olevat kansainväliset huviveneenkuljettajankirjat katsotaan tämän lain mukaisiksi kansainvälisiksi huviveneenkuljettajankirjoiksi.

Ennen tämän lain voimaantuloa tehtyihin vesiliikennerekisteröintien sovelletaan tämän lain voimaan tullessa voimassa olleita rikesakkorikkomuksista annetun lain (986/2016) 12 §:n säännöksiä sekä kumotun vesiliikennelain (463/1996) ja kumotun vesikulkuneuvojen rekisteröinnistä annetun lain (424/2014) rangaistusvastausta koskevia säännöksiä. Jos tämän lain soveltaminen johtaisi lievempään lopputulokseen, on tämä otettava huomioon rangaistusta määrättäessä.

135 §

Voimaantulo

Tällä lailla kumotaan:

- 1) vesiliikennelaki (463/1996);
- 2) vesikulkuneuvojen rekisteröinnistä annettu laki (424/2014).

Lisäksi tällä lailla kumotaan:









- 1) alukselle annettavista pysähdysmerkeistä annettu asetus (46/1976);
- 2) yhteentörmäämisen ehkäisemisestä sisäisillä kulkuvesillä annettu asetus (Sisävesisäännöt 1978) (252/1978);
- 3) vesikulkuväylien merkitsemisestä annettu asetus (846/1979);
- 4) kanavien ja avattavien siltojen liikennesäännöstä annettu asetus (512/1991).

Jos muussa laissa tai sen nojalla annetussa säännöksessä taikka tällä lailla kumotun lain nojalla annetussa määräyksessä viitataan tällä lailla kumottuun lakiin tai asetukseen, viittauksen katsotaan tarkoittavan tämän lain vastaavaa säännöstä.



Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä _____ kuuta 20 _____ .

Kuvaliitteet

Liite 1
KUVA 1
Valo-opasteiden merkitykset

	Kulku kielletty
	Kulku kielletty
	Kulku sallittu
	Kulku sallittu. Mahdolliset liikennettä rajoittavat tekijät ilmoitetaan omalla opasteellaan.
	Alikulkukorkeus on rajoitettu suljetussa asennossa olevan avattavan sillan tai alikulkukorkeutta rajoittavan portin takia. Siltaan tai porttiin kiinnitetyllä rajoitettu alikulkukorkeus -liikennemerkillä osoitettua korkeammat vesikulkuneuvot eivät voi alittaa siltaa tai porttia. Vesikulkuneuvolla liikkuja vastaa itse alikulkukorkeuden riittävydestä.
	Saapuva vesikulkuneuvo tai puutavaralautta on havaittu. Odota kulkuohjeita.
	Saapuva vesikulkuneuvo tai puutavaralautta on havaittu. Valmistaudu jatkamaan kulkua.
	Sulku, avattava silta tai erityinen väylänkohta (esim. jäätien ja vesiväylän risteys) on miehättämätön tai toimii itsepalveluperiaatteella. Kulku on sallittu omalla vastuulla varovaisuutta noudattaen. Mahdolliset liikennettä rajoittavat tekijät ilmoitetaan omalla opasteellaan tai liikennemerkillä.

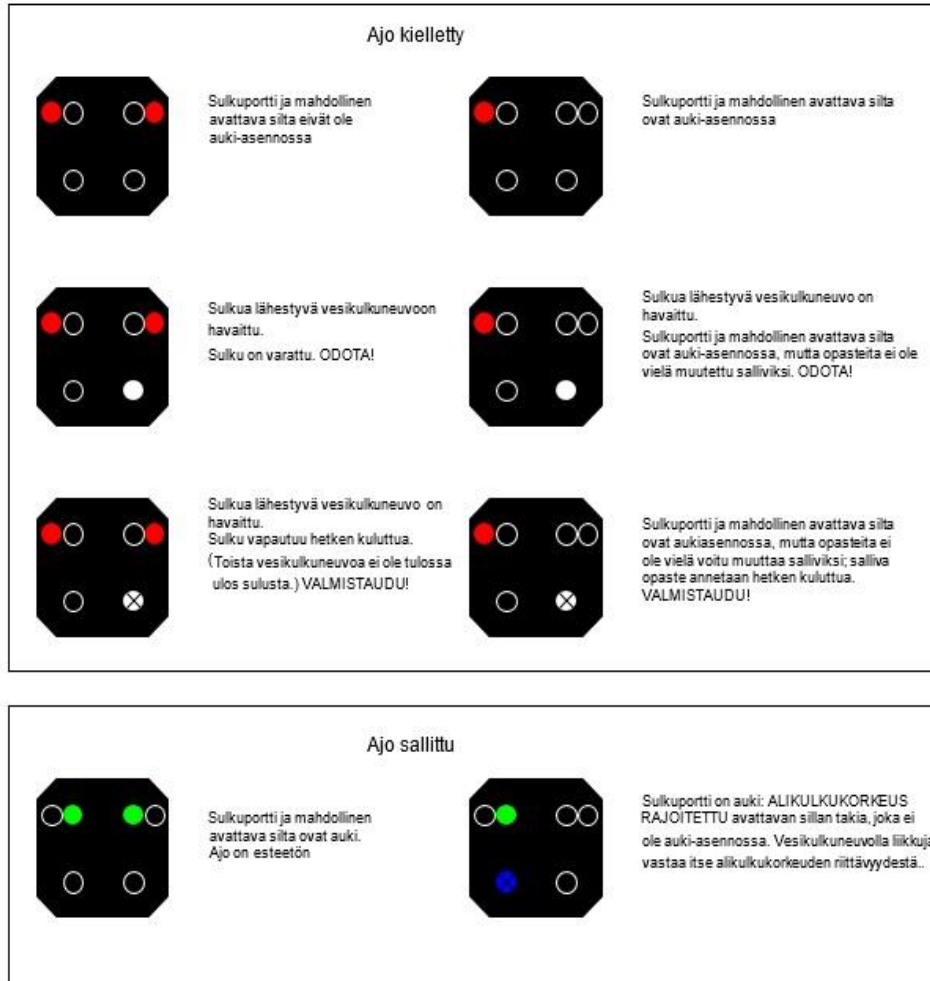
Merkkien selitykset:

-  = Kiinteä valo
-  = Vilkkuva valo

Liite 1

KUVA 2

Sulkujen valo-opasteet vesiliikennettä varten; täydellinen järjestelmä



Sulun opastejärjestelmä voi olla myös muu kuin kuvassa esitetty.
Liikenne- ja viestintävirasto päättää liikennepaikan tarpeiden pohjalta, minkälaista opasteyhdistelmää kulloinkin on käytettävä.

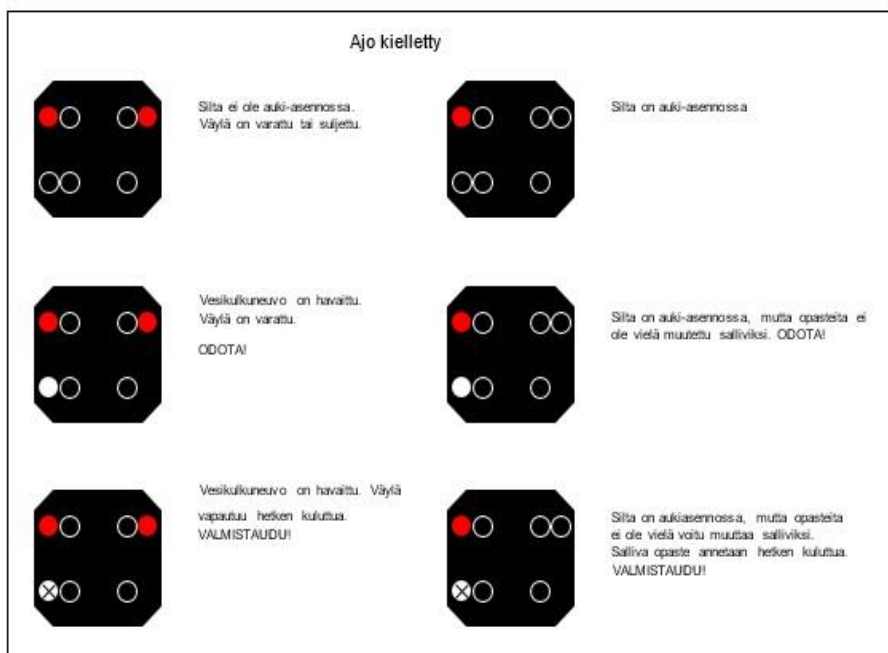
Merkkien selitykset:

- = Kiinteä valo
- ⊗ = Viikkuva valo

Liite 1

KUVA 3

Avattavien siltojen valo-opasteet vesiliikennettä varten; täydellinen järjestelmä



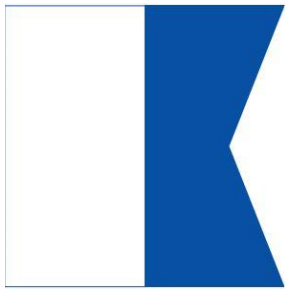
Avattavan sillan opastejärjestelmä voi olla myös muu kuin kuvassa esitetty.
Liikenne- ja viestintävirasto päättää liikennepaikan tarpeiden pohjalta, minkälaisista opastejärjestelmistä kullunkin on käytettävä.

Merkkien selitykset:

- = Kiinteä valo
- = Viilkkuva valo

Liite 2

Kansainvälinen viestilippu A



2.

Laki

aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain (1686/2009) 2 §:n 17 ja 24 kohta, 3 §:n 3 momentti, 4 §:n 6 ja 7 momentti sekä 51 §:n otsikko ja 1 ja 2 momentti, sellaisina kuin niistä ovat 2 §:n 17 kohta laissa 629/2017 ja 2 §:n 24 kohta laissa 879/2014, seuraavasti:

2 §

Määritelmät

Tässä laissa ja sen nojalla annetuissa säännöksissä ja määräyksissä tarkoitetaan:

17) *huviveneellä* tyypistä ja käyttö- tai työntövoimasta riippumatta urheiluun tai vapaa-ajan viettoon tarkoitettua vesikulkuneuvoa, jonka rungon pituus on vähintään 2,5 ja enintään 24 metriä;

24) *vuokraveneellä* urheiluun tai vapaa-ajan viettoon vuokralle miehitettynä tarjottavaa vesikulkuneuvoa, joka kuljettaa muussa kuin säännöllisessä liikenteessä enintään 12 matkustajaa ja jonka rungon pituus on vähintään 2,5 ja enintään 24 metriä; ei kuitenkaan purjevenettä, jonka rungon pituus on valmistajan ilmoituksen mukaan alle 5,5 metriä, moottorilla varustettua vesikulkuneuvoa, jonka moottoriteho on moottorin valmistajan ilmoituksen mukaan alle 15 kilowattia ja jonka rungon pituus on valmistajan ilmoituksen mukaan alle 5,5 metriä, vesiskootteria eikä soutuvenettä;

3 §

Lain soveltamisalaan kuuluvat alukset

Tätä lakia ei sovelleta huviveneeseen eikä vuokraveneeseen.

4 §

Viittaukset muuhun lainsäädäntöön

Vesiliikennelaissa (/) säädetään kauppamerenkulkuun käytettäviä aluksia ja urheiluun tai vapaa-ajan viettoon käytettäviä vesikulkuneuvoja koskevista vaatimuksista siltä osin kuin niistä ei säännellä muualla laissa.

Huviveneiden turvallisuudesta ja päästövaatimuksista annetussa laissa (1712/2015) säädetään ihmisten turvallisuuden ja terveyden sekä omaisuuden ja ympäristön suojelusta huviveneiden,

vesiskoottereiden ja niiden varusteiden vaarallisilta ominaisuuksilta sekä huviveneiden ja vesiskoottereiden moottoreiden pakokaasu- ja melupäästöiltä.

51 §

Erikoisaluksen, perinnealuksen ja ammattiveneen katsastus

Erikoisalus, perinnealus ja ammattivene on peruskatsastettava ennen sen asettamista liikenteeseen suomalaisena aluksena.

Erikoisalukselle, perinnealukselle ja ammattiveneelle on peruskatsastuksen lisäksi tehtävä tarvittaessa uusintakatsastus, vuosikatsastus, välikatsastus ja määräaikainen katsastus.

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä _____ kuuta 20 ____.

3.

Laki

laivavarustelain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan laivavarustelain (1503/2011) 3 §:n 5 momentti seuraavasti:

3 §

Muu lainsäädäntö

Suomen vesialueella ja Saimaan kanavan vuokra-alueella käytettävän vesikulkuneuvon rakenteesta, varusteista ja kunnosta säädetään vesiliikennelaisissa (/).

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä _____ kuuta 20 ____ .

4.

Laki

laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain (1687/2009) 15 § ja muutetaan 2 §:n 13, 14 ja 16 kohta, sellaisina kuin niistä ovat 13 kohta laissa 95/2013 ja 16 kohta laissa 467/2018, seuraavasti:

2 §

Määritelmät

Tässä laissa ja sen nojalla annetuissa säännöksissä ja määräyksissä tarkoitetaan:

13) *huviveneellä* tyypistä ja käyttö- tai työntövoimasta riippumatta urheiluun tai vapaa-ajan viettoon tarkoitettua vesikulkuneuvoa, jonka rungon pituus on vähintään 2,5 ja enintään 24 metriä;

14) *huvialuksella* urheiluun tai vapaa-ajan viettoon käytettävää alusta, jonka rungon pituus sovellettavien yhdenmukaistettujen standardien mukaan mitattuna on yli 24 metriä ja jonka bruttovetoisuus on alle 500;

16) *vuokraveneellä* urheiluun tai vapaa-ajan viettoon vuokralle miehitettynä tarjottavaa vesikulkuneuvoa, joka kuljettaa muussa kuin säännöllisessä liikenteessä enintään 12 matkustajaa ja jonka rungon pituus on vähintään 2,5 ja enintään 24 metriä; ei kuitenkaan purjevenettä, jonka rungon pituus on valmistajan ilmoituksen mukaan alle 5,5 metriä, moottorilla varustettua vesikulkuneuvoa, jonka moottoriteho on moottorin valmistajan ilmoituksen mukaan alle 15 kilowattia ja jonka rungon pituus on valmistajan ilmoituksen mukaan alle 5,5 metriä, vesiskootteria eikä soutuvenettä;

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

5.

Laki

liikenteen palveluista annetun lain II osan 10 luvun 2 ja 7 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) II osan 10 luvun 2 §:n 8, 9 ja 11 kohta ja 7 §, sellaisina kuin ne ovat laeissa (301/2018) ja (/) seuraavasti:

97 §

Laivaväen pätevyyskiä koskevat määritelmät

Tässä luvussa tarkoitetaan:

8) *huviveneellä* tyypistä ja käyttö- tai työntövoimasta riippumatta urheiluun tai vapaa-ajan viettoon tarkoitettua vesikulkuneuvoa, jonka rungon pituus on vähintään 2,5 ja enintään 24 metriä;

9) *huvialuksella* urheiluun tai vapaa-ajan viettoon käytettävää alusta, jonka rungon pituus sovellettavien yhdenmukaistettujen standardien mukaan mitattuna on yli 24 metriä ja jonka bruttovetoisuus on alle 500;

11) *vuokraveneellä* urheiluun tai vapaa-ajan viettoon vuokralle miehitettynä tarjottavaa vesikulkuneuvoa, joka kuljettaa muussa kuin säännöllisessä liikenteessä enintään 12 matkustajaa ja jonka rungon pituus on vähintään 2,5 ja enintään 24 metriä; ei kuitenkaan purjevenettä, jonka rungon pituus on valmistajan ilmoituksen mukaan alle 5,5 metriä, moottorilla varustettua vesikulkuneuvoa, jonka moottoriteho on moottorin valmistajan ilmoituksen mukaan alle 15 kilowattia ja jonka rungon pituus on valmistajan ilmoituksen mukaan alle 5,5 metriä, vesiskootteria eikä soutuvenettä;

102 §

Miehitettynä vuokratun vuokraveneen kuljettajan pätevyysvaatimukset

Miehitettynä vuokratun vuokraveneen kuljettajalla on oltava vuokraveneen kuljettajankirja, jos venettä käytetään vesiliikennelain (/) 2 §:n 1 momentin mukaan tulonhankkimistarkoituksessa korvausta vastaan. Jos miehitettynä vuokratun vuokraveneen kuljettaja toimii vuokraveneen kuljettajana kansainvälisessä liikenteessä, hänellä on oltava vuokraveneen kuljettajankirjan lisäksi kansainvälinen huviveneenkuljettajankirja.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

6.

Laki

liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 6 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain (503/2005) 6 §:n 2 momentti, sellaisena kuin se on laissa 572/2018, seuraavasti:

6 §

Maantielautat

Lautoista on voimassa, mitä niistä erikseen säädetään ja määrätään. Lauttaliikenteen palvelujen tuottaja vastaa siitä, että lossin kuljettaja on 18 vuotta täyttänyt ja tehtävään kykenevä. Lisäksi lauttaliikenteen palvelujen tuottaja vastaa siitä, että lossin kuljettaja on perehtynyt lossin koneistoon, rakenteeseen ja käyttöön sekä kansainvälisistä säännöistä yhteen törmäämisen ehkäisemiseksi merellä vuonna 1972 tehdystä yleissopimuksessa (SopS 30/1977) annettuihin sääntöihin ja vesiliikennelain (/) 2 luvun säännöksiin lukuun ottamatta kanavia ja avattavia siltoja koskevia säännöksiä ja tuntee 4 momentin nojalla annettujen säännösten sisällön. Lossin kuljettajalla on oltava riittävä terveys lossin kuljettamiseksi. Hänellä on myös oltava riittävä kielitaito, jotta hän voi antaa hätätilanneohjeet matkustajille. Lossi on miehitettävä siten, ettei lossia, sen henkilökuntaa, matkustajia, lastia, muuta omaisuutta tai ympäristöä saateta vaaralle alttiiksi. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus päättää tarvittaessa lossin miehityksestä. Lossi on peruskatsastettava ennen sen asettamista liikenteeseen suomalaisena aluksena. Lossille on peruskatsastuksen lisäksi tehtävä tarvittaessa uusintakatsastus, vuosikatsastus, välikatsastus ja määräaikainen katsastus. Muilta osin lossin katsastuksessa noudatetaan, mitä aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain (1686/2009) 6 luvussa säädetään. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä lossien katsastuksesta.

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä _____ kuuta 20 ____ .

7.

Laki

rikesakkorikkomuksista annetun lain 12 §:n kumoamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Tällä lailla kumotaan rikesakkorikkomuksista annetun lain (986/2016) 12 §.

2 §

Tämä laki tulee voimaan päivänä _____ kuuta 20 _____.

8.

Laki

rikoslain 23 ja 48 luvun muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan rikoslain (39/1889) 23 luvun 1 §:n 2 momentin 1 kohta ja 2 §:n 2 momentin 1 kohta sekä 48 luvun 3 §:n 4 momentti, sellaisina kuin ne ovat laissa 545/1999, seuraavasti:

23 luku

Liikenne rikoksista

1 §

Liikenneturvallisuuden vaarantaminen

Liikenneturvallisuuden vaarantamisesta tuomitaan myös se, joka 1 momentissa tarkoitettulla tavalla

1) ollessaan vastuussa aluksen tai muun vesikulkuneuvon ohjailusta tai aluksen tai muun vesikulkuneuvon kulun turvallisuuteen olennaisesti vaikuttavassa tehtävässä rikkoo vesiliikennelakia (/) tai sen nojalla annettua määräystä taikka kansainvälisistä säännöistä yhteentörmäämisen ehkäisemiseksi merellä vuonna 1972 tehtyä yleissopimusta (SopS 30/1977),

2 §

Törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen

Törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta tuomitaan myös se, joka liikenneturvallisuuden vaarantamisessa tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta

1) ollessaan vastuussa aluksen tai muun vesikulkuneuvon ohjailusta tai aluksen tai muun vesikulkuneuvon kulun turvallisuuteen olennaisesti vaikuttavassa tehtävässä laiminlyö tai ei noudata vesiliikennelain (/) 12 §:n säännöstä turvallisesta kulusta ja nopeudesta, 13 §:n säännöstä yhteentörmäämisen vaarasta ja sen välttämisestä tai 14 §:n säännöstä ohittamisesta, kohtaamisesta ja väistämisestä tai kansainvälisistä säännöistä yhteentörmäämisen ehkäisemiseksi merellä vuonna 1972 tehdyn yleissopimuksen (SopS 30/1977) sääntöä ohjauksesta ja kulusta, valoista ja merkkikuvioista tai ääni- ja valomerkeistä,

siten, että rikos on omiaan aiheuttamaan vakavaa vaaraa toisen hengelle tai terveydelle.

48 luku

Ympäristörikoksista

3 §

Ympäristörikkomus

Ympäristörikkomuksesta tuomitaan myös se, joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta rikkoo vesiliikennelain 5 §:n 1 momentissa säädettyä vesikulkuneuvon käyttämistä koskevaa velvollisuutta, vesiliikennelain 2 luvussa tarkoitettua vesiliikenteen sääntöä tai 101 §:n nojalla annettua alueellista tai vesikulkuneuvotyyppiä koskevaa kieltoa tai rajoitusta siten, että teko on omiaan aiheuttamaan vaaraa ympäristölle.

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä _____ kuuta 20 ____ .

9.

Laki

rikostorjunnasta Rajavartiolaitoksessa annetun lain 4 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan rikostorjunnasta Rajavartiolaitoksessa annetun lain (108/2018) 4 §:n 8 kohta seuraavasti:

4 §

Rajavartiolaitoksen tutkittavaksi kuuluvat rikokset

Rajavartiolaitoksen tehtävänä on estää, paljastaa ja selvittää seuraavia rikoksia:

8) merilain (674/1994) 20 luvussa ja vesiliikennelaisissa (/) rangaistavaksi säädetty teot sekä vesiliikenteessä tapahtunut rikoslain 23 luvun 1 §:ssä tarkoitettu liikenneturvallisuuden vaarantaminen, 2 §:ssä tarkoitettu törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen, 5 §:ssä tarkoitettu vesiliikennejuopumus, 8 §:ssä tarkoitettu kulkuneuvon luovuttaminen juopuneelle, 10 §:ssä tarkoitettu kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta ja 11 a §:ssä tarkoitettu liikenteen häirintä;

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä _____ kuuta 20 _____ .

10.

Laki

sakon ja rikesakon määräämisestä annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan sakon ja rikesakon määräämisestä annetun lain (754/2010) 3 §:n 2 momentin 11 kohta, sellaisena kuin se on laissa 95/2018, ja
muutetaan 3 §:n 2 momentin 10 kohta seuraavasti:

3 §

Toimivaltaiset virkamiehet ja sakkomääräyksen soveltamisala

Rangaistusmääräyksen antaa syyttäjä. Sakkomääräyksen antaa poliisimies. Sakkomääräyksessä voidaan määrätä seuraamukseksi enintään 20 päiväsakon suuruinen sakkorangaistus ja menettämisseuraamus sille, joka rikkoo:

10) vesiliikennelakia (/) tai sen nojalla annettuja määräyksiä;

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Helsingissä 18 päivänä lokakuuta 2018

Pääministeri

Juha Sipilä

Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner

2.

Laki

aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain (1686/2009) 2 §:n 17 ja 24 kohta, 3 §:n 3 momentti, 4 §:n 6 ja 7 momentti sekä 51 §:n otsikko ja 1 ja 2 momentti, sellaisina kuin niistä ovat 2 §:n 17 kohta laissa 629/2017 ja 2 §:n 24 kohta laissa 879/2014, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

2 §

Määritelmät

Tässä laissa ja sen nojalla annetuissa säännöksissä ja määräyksissä tarkoitetaan:

17) *huviveneellä* tyypistä tai kuljetusko-
neistosta riippumatta urheiluun tai vapaa-
ajan viettoon tarkoitettua *venettä*, jonka run-
gon pituus *sovellettavien yhdenmukaistettu-
jen standardien mukaan mitattuna* on vähin-
tään 2,5 ja enintään 24 metriä; *huviveneellä*
*ei tarkoiteta miehitettynä tai miehittämättö-
mänä vuokralle tarjottavaa alusta;*

24) *vuokraveneellä* eräiden huviveneiden
turvallisuudesta ja päästövaatimuksista an-
netun lain soveltamisalaan kuuluvaa, huvikäyt-
töön vuokralle miehitettynä tai miehittämät-
tömänä tarjottavaa alusta, joka kuljettaa
muussa kuin säännöllisessä liikenteessä enin-
tään 12 matkustajaa; ei kuitenkaan purjeve-
nettä, jonka rungon pituus on valmistajan il-
moituksen mukaan alle 5,5 metriä, mootto-
rilla varustettua venettä, jonka moottoriteho
on moottorin valmistajan ilmoituksen mu-
kaan alle 15 kilowattia, vesiskootteria eikä
soutuvenettä;

Ehdotus

2 §

Määritelmät

Tässä laissa ja sen nojalla annetuissa säännöksissä ja määräyksissä tarkoitetaan:

17) *huviveneellä* tyypistä ja käyttö- tai
työntövoimasta riippumatta urheiluun tai va-
paa-ajan viettoon tarkoitettua *vesikulkuneu-
voa*, jonka rungon pituus on vähintään 2,5 ja
enintään 24 metriä;

24) *vuokraveneellä* urheiluun tai vapaa-
ajan viettoon vuokralle miehitettynä tarjotta-
vaa *vesikulkuneuvoa*, joka kuljettaa muussa
kuin säännöllisessä liikenteessä enintään 12
matkustajaa ja jonka rungon pituus on vähin-
tään 2,5 ja enintään 24 metriä; ei kuitenkaan
purjevenettä, jonka rungon pituus on valmis-
tajan ilmoituksen mukaan alle 5,5 metriä,
moottorilla varustettua *vesikulkuneuvoa*,
jonka moottoriteho on moottorin valmistajan
ilmoituksen mukaan alle 15 kilowattia ja
jonka rungon pituus on valmistajan ilmoituk-
sen mukaan alle 5,5 metriä, vesiskootteria
eikä soutuvenettä;

Voimassa oleva laki

3 §

Lain soveltamisalaan kuuluvat alukset

Tätä lakia ei sovelleta huviveneeseen.

4 §

Viittaukset muuhun lainsäädäntöön

Vesiliikennelaissa (463/1996) säädetään kauppamerenkulkuun käytettäviä aluksia ja huviveneitä koskevista vaatimuksista siltä osin kuin niistä ei säännellä muualla laissa.

Eräiden huviveneiden turvallisuudesta ja päästövaatimuksista annetussa laissa säädetään ihmisten turvallisuuden ja terveyden sekä omaisuuden ja ympäristön suojelusta huviveneiden, vesiskoottereiden ja niiden varusteiden vaarallisilta ominaisuuksilta sekä huviveneiden ja vesiskoottereiden moottoreiden pakokaasu- ja melupäästöiltä.

51 §

Erikoisaluksen, ammattiveneen ja vuokraveneen katsastus

Erikoisalus, ammattivene ja vuokravene on peruskatsastettava ennen sen asettamista liikenteeseen suomalaisena aluksena.

Erikoisalukselle, ammattiveneelle ja vuokraveneelle on peruskatsastuksen lisäksi tehtävä uusintakatsastus, vuosikatsastus, välikatsastus ja määräaikainen katsastus.

Ehdotus

3 §

Lain soveltamisalaan kuuluvat alukset

Tätä lakia ei sovelleta huviveneeseen *eikä* vuokraveneeseen.

4 §

Viittaukset muuhun lainsäädäntöön

Vesiliikennelaissa (463/1996) säädetään kauppamerenkulkuun käytettäviä aluksia ja urheiluun tai vapaa-ajan viettoon käytettäviä vesikulkuneuvoja koskevista vaatimuksista siltä osin kuin niistä ei säännellä muualla laissa.

Huviveneiden turvallisuudesta ja päästövaatimuksista annetussa laissa (1712/2015) säädetään ihmisten turvallisuuden ja terveyden sekä omaisuuden ja ympäristön suojelusta huviveneiden, vesiskoottereiden ja niiden varusteiden vaarallisilta ominaisuuksilta sekä huviveneiden ja vesiskoottereiden moottoreiden pakokaasu- ja melupäästöiltä.

51 §

Erikoisaluksen, perinnealuksen ja ammattiveneen katsastus

Erikoisalus, perinnealus ja ammattivene on peruskatsastettava ennen sen asettamista liikenteeseen suomalaisena aluksena.

Erikoisalukselle, perinnealukselle ja ammattiveneelle on peruskatsastuksen lisäksi tehtävä tarvittaessa uusintakatsastus, vuosikatsastus, välikatsastus ja määräaikainen katsastus.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

3.

Laki

laivavarustelain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan laivavarustelain (1503/2011) 3 §:n 5 momentti seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

3 §

3 §

Muu lainsäädäntö

Muu lainsäädäntö

Suomen vesialueella ja Saimaan kanavan
vuokra-alueella käytettävän vesikulkuneu-
von rakenteesta, varusteista ja kunnosta sää-
detään vesiliikennelaisissa (463/1996).

Suomen vesialueella ja Saimaan kanavan
vuokra-alueella käytettävän vesikulkuneu-
von rakenteesta, varusteista ja kunnosta sää-
detään *vesiliikennelaisissa* (/).

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta
20 .

4.

Laki

laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain (1687/2009) 15 § ja muutetaan 2 §:n 13, 14 ja 16 kohta, sellaisina kuin niistä ovat 13 kohta laissa 95/2013 ja 16 kohta laissa 467/2018, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

2 §

2 §

Määritelmät

Määritelmät

Tässä laissa ja sen nojalla annetuissa säännöksissä ja määräyksissä tarkoitetaan:

Tässä laissa ja sen nojalla annetuissa säännöksissä ja määräyksissä tarkoitetaan:

13) *huviveneellä 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 tarkoiteta miehitettyä vuokralle tarjottavaa alusta;*

13) *huviveneellä tyypistä ja käyttö- tai työntövoimasta riippumatta urheiluun tai vapaa-ajan viettoon tarkoitettua vesikulkuneuvoa, jonka rungon pituus on vähintään 2,5 ja enintään 24 metriä;*

14) *huvialuksella 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;*

14) *huvialuksella urheiluun tai vapaa-ajan viettoon käytettävää alusta, jonka rungon pituus sovellettavien yhdenmukaistettujen standardien mukaan mitattuna on yli 24 metriä ja jonka bruttovetoisuus on alle 500;*

16) *vuokraveneellä huviveneiden turvallisuudesta ja päästövaatimuksista annetun lain (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;*

16) *vuokraveneellä urheiluun tai vapaa-ajan viettoon vuokralle miehitettynä tarjottavaa vesikulkuneuvoa, joka kuljettaa muussa kuin säännöllisessä liikenteessä enintään 12 matkustajaa ja jonka rungon pituus on vähintään 2,5 ja enintään 24 metriä; ei kuitenkaan purjevenettä, jonka rungon pituus on valmistajan ilmoituksen mukaan alle 5,5 metriä, moottorilla varustettua vesikulkuneuvoa, jonka moottoriteho on moottorin valmistajan ilmoituksen mukaan alle 15 kilowattia ja jonka rungon pituus on valmistajan ilmoituksen mukaan alle 5,5 metriä, vesiskootteria eikä soutuvenettä;*

Voimassa oleva laki

15 §

Huvialuksen päällikön pätevyys

Huvialuksen päälliköllä on oltava kansainvälinen huviveneen kuljettajan pätevyyskirja.

Kansainvälisen huviveneen kuljettajan pätevyyskirjan hakemiseen, myöntämiseen, voimassaoloon ja uusimiseen sovelletaan liikenteen palveluista annetun lain II osan 10 luvun 12 §:n säännöksiä pätevyyskirjan ja lisäpätevyystodistuksen myöntämisestä, 14 §:n säännöksiä pätevyyskirjojen ja lisäpätevyystodistusten voimassaolosta ja uusimisesta sekä 18 §:n säännöksiä todistusten ja asiakirjojen säilyttämisestä ja esittämisestä.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä kansainvälisestä huviveneen kuljettajan pätevyyskirjasta, pätevyysvaatimuksista, pätevyyskirjaa koskevassa hakemuksessa esitettävistä seikoista, pätevyyskirjan voimassaolosta ja sen uusimisesta sekä pätevyuden säilymisen osoittavasta selvityksestä.

Ehdotus

kumotaan

*Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta
20 .*

5.

Laki

liikenteen palveluista annetun lain II osan 10 luvun 2 ja 7 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) II osan 10 luvun 2 §:n 8, 9 ja 11 kohta ja 7 §, sellaisina kuin ne ovat laeissa (301/2018) ja (/) seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

2 §

97 §

Määritelmät

Laivaväen pätevyysä koskevat määritelmät

Tässä luvussa tarkoitetaan:

Tässä luvussa tarkoitetaan:

8) *huviveneellä* 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 tarkoiteta miehitettyä vuokralle tarjottavaa alusta;*

8) *huviveneellä* tyypistä ja käyttö- tai työntövoimasta riippumatta urheiluun tai vapaa-ajan viettoon tarkoitettua *vesikulkuneuvoa, jonka rungon pituus on vähintään 2,5 ja enintään 24 metriä;*

9) *huvialuksella* 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;

9) *huvialuksella* urheiluun tai vapaa-ajan viettoon käytettävää alusta, jonka rungon pituus sovellettavien yhdenmukaistettujen standardien mukaan mitattuna on yli 24 metriä ja jonka bruttovetoisuus on alle 500;

11) *vuokraveneellä huviveneiden turvallisuudesta ja päästövaatimuksista annetun lain (1712/2015) soveltamisalaan kuuluvaa, huvikäyttöön miehitettynä vuokralle tarjottavaa alusta, joka kuljettaa muussa kuin ennalta määrättyjen aikataulujen tai reittien mukaisessa 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;*

11) *vuokraveneellä urheiluun tai vapaa-ajan viettoon vuokralle miehitettynä tarjottavaa vesikulkuneuvoa, joka kuljettaa muussa kuin säännöllisessä liikenteessä enintään 12 matkustajaa ja jonka rungon pituus on vähintään 2,5 ja enintään 24 metriä; ei kuitenkaan purjevenettä, jonka rungon pituus on valmistajan ilmoituksen mukaan alle 5,5 metriä, moottorilla varustettua vesikulkuneuvoa, jonka moottoriteho on moottorin valmistajan ilmoituksen mukaan alle 15 kilowattia ja jonka rungon pituus on valmistajan ilmoituksen mukaan alle 5,5 metriä, vesiskootteria eikä soutuvenettä;*

Voimassa oleva laki

Ehdotus

7 §

Miehitettynä vuokratun vuokraveneen kuljettajan pätevyysvaatimukset

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

102 §

Miehitettynä vuokratun vuokraveneen kuljettajan pätevyysvaatimukset

Miehitettynä vuokratun vuokraveneen kuljettajalla on oltava vuokraveneen kuljettajan kirja, *jos venettä käytetään vesiliikennelain (/) 2 §:n 1 momentin mukaan tulonhankkimistarkoituksessa korvausta vastaan*. Jos miehitettynä vuokratun vuokraveneen kuljettaja toimii vuokraveneen kuljettajana kansainvälisessä liikenteessä, hänellä on oltava vuokraveneen kuljettajankirjan lisäksi kansainvälinen *huviveneenkuljettajankirja*.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

6.

Laki

liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 6 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain (503/2005) 6 §:n 2 momentti, sellaisena kuin se on laissa 572/2018, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

6 §

6 §

Maantielautat

Maantielautat

Lautoista on voimassa, mitä niistä erikseen säädetään ja määrätään. Lauttaliikenteen palvelujen tuottaja vastaa siitä, että lossin kuljettaja on 18 vuotta täyttänyt ja tehtävään kykenevä. Lisäksi lauttaliikenteen palvelujen tuottaja vastaa siitä, että lossin kuljettaja on perehtynyt lossin koneistoon, rakenteeseen ja käyttöön sekä kansainvälisistä säännöistä yhteentörmäämisen ehkäisemiseksi merellä vuonna 1972 tehdyssä yleissopimuksessa (SopS 30/1977) ja yhteentörmäämisen ehkäisemisestä sisäisillä kulkuvesillä annetussa asetuksessa (Sisävesisäännöt 1978) (252/1978) annettuihin sääntöihin ja tuntee 4 momentin nojalla annettujen säännösten sisällön. Lossin kuljettajalla on oltava riittävä terveys lossin kuljettamiseksi. Hänellä on myös oltava riittävä kielitaito, jotta hän voi antaa hätätilanneohjeet matkustajille. *Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä lossien katsastuksesta ja varusteista ja elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus lossin miehityksestä.*

Lautoista on voimassa, mitä niistä erikseen säädetään ja määrätään. Lauttaliikenteen palvelujen tuottaja vastaa siitä, että lossin kuljettaja on 18 vuotta täyttänyt ja tehtävään kykenevä. Lisäksi lauttaliikenteen palvelujen tuottaja vastaa siitä, että lossin kuljettaja on perehtynyt lossin koneistoon, rakenteeseen ja käyttöön sekä kansainvälisistä säännöistä yhteen törmäämisen ehkäisemiseksi merellä vuonna 1972 tehdyssä yleissopimuksessa (SopS 30/1977) annettuihin sääntöihin ja vesiliikennelain (/) 2 luvun säännöksiin lukuun ottamatta kanavia ja avattavia siltoja koskevia säännöksiä ja tuntee 4 momentin nojalla annettujen säännösten sisällön. Lossin kuljettajalla on oltava riittävä terveys lossin kuljettamiseksi. Hänellä on myös oltava riittävä kielitaito, jotta hän voi antaa hätätilanneohjeet matkustajille. *Lossi on miehittävä siten, ettei lossia, sen henkilökuntaa, matkustajia, lastia, muuta omaisuutta tai ympäristöä saateta vaaralle alttiiksi. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus päättää tarvittaessa lossin miehityksestä. Lossi on peruskatsastettava ennen sen asettamista liikenteeseen suomalaisena aluksena. Lossille on peruskatsastuksen lisäksi tehtävä tarvittaessa uusintakatsastus, vuosikatsastus, välikatsastus ja määräaikainen katsastus. Muilta osin lossin katsastuksessa noudatetaan, mitä aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisuudesta käytöstä annetun lain (1686/2009) 6*

Voimassa oleva laki

Ehdotus

luvussa säädetään. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä losien katsastuksesta.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

7.

Laki

rikesakkorikkomuksista annetun lain 12 §:n kumoamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

12 §

kumotaan

Vesiliikennettä koskevat rikkomukset

Vesiliikennelain (463/1996) tahallisuudesta tai huolimattomuudesta tapahtuneesta rikkomuksesta määrätään rikesakko seuraavasti:

1) vesikulkuneuvon kuljettajalle 5 §:n 2 momentissa säädetyn vesiliikennemerkillä tai valo-opasteella ilmaistun määräyksen, kiellon tai rajoituksen muusta kuin 2 kohdassa tarkoitettusta rikkomisesta 70 euroa;

2) vesikulkuneuvon kuljettajalle suurimman sallitun nopeuden ylityksestä enintään suurimman sallitun nopeuden määrällä 120 euroa;

3) vesikulkuneuvon kuljettamisesta ilman 13 §:n mukaan vesikulkuneuvon käytössä ollessa mukana pidettävää asiakirjaa tai tällaisen asiakirjan esittämisen laiminlyömisestä asetetussa määräajassa 40 euroa;

4) vesikulkuneuvon kuljettamisesta 15 §:n nojalla annetun alueellisen kiellon tai rajoituksen vastaisesti 70 euroa;

5) vesikulkuneuvon kuljettamisesta pitämättä mukana 9 §:n nojalla säädettyä muuta vesikulkuneuvon perusvarustetta kuin pelastusliivejä tai vastaavaa henkilön turvavarustetta 70 euroa.

Vesikulkuneuvorekisteristä annetun lain (424/2014) tahallisuudesta tai huolimattomuudesta tapahtuneesta rikkomuksesta määrätään rikesakko seuraavasti:

1) vesikulkuneuvon omistajalle 8 §:n 1 momentissa säädetyn rekisteri-ilmoituksen tekemättä jättämisestä ennen vesikulkuneuvon vesiliikennekäyttöönottoa, omistajalle tai haltijalle 9 §:n 1 tai 2 momentissa säädetyn muutosrekisteröinnin tekemättä jättämisestä määräajassa taikka vesikulkuneuvon tai

Voimassa oleva laki

Ehdotus

moottorin omistajalle 10 §:n 1 momentissa säädetyn lopullista poistamista koskevan rekisteri-ilmoituksen tekemättä jättämisestä määräajassa 70 euroa;

2) vesikulkuneuvon käyttämisestä 5 §:n 1 momentin vastaisesti ennen sen merkitsemistä rekisteriin tai 12 §:n 2 momentin vastaisesti rekisteritunnuksella varustamattomana tai 13 §:n 3 momentin vastaisesti koe-tunnuksella varustamattomana 70 euroa.

1 §

Tällä lailla kumotaan rikesakkorikkomuk-sista annetun lain (986/2016) 12 §.

2 §

*Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta
20 .*

8.

Laki

rikoslain 23 ja 48 luvun muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan rikoslain (39/1889) 23 luvun 1 §:n 2 momentin 1 kohta ja 2 §:n 2 momentin 1
kohta sekä 48 luvun 3 §:n 4 momentti, sellaisina kuin ne ovat laissa 545/1999, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

23 luku

23 luku

Liikenne rikoksista

Liikenne rikoksista

1 §

1 §

Liikenneturvallisuuden vaarantaminen

Liikenneturvallisuuden vaarantaminen

Liikenneturvallisuuden vaarantamisesta tuomitaan myös se, joka 1 momentissa tarkoitettulla tavalla

1) ollessaan vastuussa aluksen ohjailusta tai aluksen kulun turvallisuuteen olennaisesti vaikuttavassa tehtävässä rikkoo *vesiliikennelakia (463/1996) tai sen nojalla annettuja taikka alusten yhteentörmäämisen ehkäisemisestä merellä, sisäisillä kulkuvesillä tai kanavassa annettuja säännöksiä tai määräyksiä,*

Liikenneturvallisuuden vaarantamisesta tuomitaan myös se, joka 1 momentissa tarkoitettulla tavalla

1) ollessaan vastuussa aluksen *tai muun vesikulkuneuvon* ohjailusta tai aluksen *tai muun vesikulkuneuvon* kulun turvallisuuteen olennaisesti vaikuttavassa tehtävässä rikkoo *vesiliikennelakia (/) tai sen nojalla annettua määräystä taikka kansainvälisistä säännöistä yhteentörmäämisen ehkäisemiseksi merellä vuonna 1972 tehtyä yleissopimusta (SopS 30/1977),*

2 §

2 §

Törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen

Törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen

Törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta tuomitaan myös se, joka liikenneturvallisuuden vaarantamisessa tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta

1) ollessaan vastuussa aluksen ohjailusta tai aluksen kulun turvallisuuteen olennaisesti vaikuttavassa tehtävässä laiminlyö *asianmukaisen tähytyksen, ei noudata olosuhteisiin nähden turvallista nopeutta tai yhteentörmäämisen vaarassa väistövelvollisuutta tai*

Törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta tuomitaan myös se, joka liikenneturvallisuuden vaarantamisessa tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta

1) ollessaan vastuussa aluksen *tai muun vesikulkuneuvon* ohjailusta tai aluksen *tai muun vesikulkuneuvon* kulun turvallisuuteen olennaisesti vaikuttavassa tehtävässä laiminlyö *tai ei noudata vesiliikennelain (/) 12 §:n*

Voimassa oleva laki

muulla näihin rinnastettavalla tavalla rikkoo vesiliikennelaisissa säädettyjä tai sen nojalla annettuja taikka alusten yhteentörmäämisen ehkäisemisestä merellä, sisäisillä kulkuvessillä tai kanavassa annettuja säännöksiä tai määräyksiä,

siten, että rikos on omiaan aiheuttamaan vakavaa vaaraa toisen hengelle tai terveydelle.

48 luku

Ympäristörikoksista

3 §

Ympäristörikkomus

Ympäristörikkomuksesta tuomitaan myös se, joka tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta rikkoo vesiliikennelain 5 §:ää tai vesiliikennelain 15 tai 16 §:n nojalla annettuja kieltoja tai rajoituksia siten, että teko on omiaan aiheuttamaan vaaraa ympäristölle.

Ehdotus

säännöstä turvallisesta kulusta ja nopeudesta, 13 §:n säännöstä yhteentörmäämisen vaarasta ja sen välttämisestä tai 14 §:n säännöstä ohittamisesta, kohtaamisesta ja väistämisestä tai kansainvälisistä säännöistä yhteentörmäämisen ehkäisemiseksi merellä vuonna 1972 tehdyn yleissopimuksen (SopS 30/1977) sääntöä ohjauksesta ja kulusta, valoista ja merkkikuvioista tai ääni- ja valomerkeistä,

siten, että rikos on omiaan aiheuttamaan vakavaa vaaraa toisen hengelle tai terveydelle.

48 luku

Ympäristörikoksista

3 §

Ympäristörikkomus

Ympäristörikkomuksesta tuomitaan myös se, joka tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta rikkoo vesiliikennelain 5 §:n 1 momentissa säädettyä vesikulkuneuvon käyttämistä koskevaa velvollisuutta, vesiliikennelain 2 luvussa tarkoitettua vesiliikenteen sääntöä tai 101 §:n nojalla annettua alueellista tai vesikulkuneuvotyyppiä koskevaa kieltoa tai rajoitusta siten, että teko on omiaan aiheuttamaan vaaraa ympäristölle.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

9.

Laki

rikostorjunnasta Rajavartiolaitoksessa annetun lain 4 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan rikostorjunnasta Rajavartiolaitoksessa annetun lain (108/2018) 4 §:n 8 kohta seuraavasti:

Voimassa oleva laki

4 §

Rajavartiolaitoksen tutkittavaksi kuuluvat rikokset

Rajavartiolaitoksen tehtävänä on estää, paljastaa ja selvittää seuraavia rikoksia:

8) merilain (674/1994) 20 luvussa ja vesiliikennelaissa (463/1996) rangaistavaksi säädetty teot sekä vesiliikenteessä tapahtunut rikoslain 23 luvun 1 §:ssä tarkoitettu liikenneturvallisuuden vaarantaminen, 2 §:ssä tarkoitettu törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen, 5 §:ssä tarkoitettu vesiliikennejuopumus, 8 §:ssä tarkoitettu kulkuneuvon luovuttaminen juopuneelle, 10 §:ssä tarkoitettu kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta ja 11 a §:ssä tarkoitettu liikenteen häirintä;

Ehdotus

4 §

Rajavartiolaitoksen tutkittavaksi kuuluvat rikokset

Rajavartiolaitoksen tehtävänä on estää, paljastaa ja selvittää seuraavia rikoksia:

8) merilain (674/1994) 20 luvussa ja vesiliikennelaissa (/) rangaistavaksi säädetty teot sekä vesiliikenteessä tapahtunut rikoslain 23 luvun 1 §:ssä tarkoitettu liikenneturvallisuuden vaarantaminen, 2 §:ssä tarkoitettu törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen, 5 §:ssä tarkoitettu vesiliikennejuopumus, 8 §:ssä tarkoitettu kulkuneuvon luovuttaminen juopuneelle, 10 §:ssä tarkoitettu kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta ja 11 a §:ssä tarkoitettu liikenteen häirintä;

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

10.

Laki

sakon ja rikesakon määräämisestä annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan sakon ja rikesakon määräämisestä annetun lain (754/2010) 3 §:n 2 momentin 11 kohta, sellaisena kuin se on laissa 95/2018, ja
muutetaan 3 §:n 2 momentin 10 kohta seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

3 §

3 §

Toimivaltaiset virkamiehet ja sakkomääräyksen soveltamisala

Toimivaltaiset virkamiehet ja sakkomääräyksen soveltamisala

Rangaistusmääräyksen antaa syyttäjä. Sakkomääräyksen antaa poliisimies. Sakkomääräyksessä voidaan määrätä seuraamukseksi enintään 20 päiväsakon suuruinen sakkorangaistus ja menettämisseuraamus sille, joka rikko:

Rangaistusmääräyksen antaa syyttäjä. Sakkomääräyksen antaa poliisimies. Sakkomääräyksessä voidaan määrätä seuraamukseksi enintään 20 päiväsakon suuruinen sakkorangaistus ja menettämisseuraamus sille, joka rikko:

10) vesiliikennelakia (463/1996) tai sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä;

10) *vesiliikennelakia* (/) tai sen nojalla annettuja määräyksiä;

11) vesikulkuneuvorekisteristä annettua lakia (976/2006);

kumotaan

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .