SUOMEN NAVIGAATIOLIITTO RY 5.6.2017

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖLLE

Asia LAUSUNTO VESILIIKENNELAIN KOKONAISUUDISTUSTA KOSKEVASTA ARVIOMUISTIOSTA

Pyydettynä lausuntona Suomen Navigaatioliitto ry toteaa seuraavan.

Arviomuistiossa on kuvattu varsin hyvin tilannetta veneilyyn liittyvässä sääntelyssä ja sen valvonnassa. On kannatettava asia, että hajanaista sääntelyä pyritään yksinkertaistamaan ja selkeyttämään sekä kokoamaan säännökset yhteen lakiin. Myös viranomaisten toimivaltajaon epätarkoituksenmukaisuuden poistaminen ja siihen liittyvän valvonnan selkiinnyttäminen ovat kannatettavia ja lopulta veneilijöitäkin palvelevia asioita, vaikka tällaiset ongelmat lienevät enemmän valvontaviranomaisten kuin veneilijöiden ongelmia.

Vesiliikennelain kokonaisuudistushankkeessa pyritään selkeyttämään, ajanmukaistamaan ja karsimaan olemassa olevaa hajanaista sääntelyä pitäen tavoitteena myös veneilyonnettomuuksien vähentämistä. Veneilijöitä edustavan järjestön kannalta ensisijaisena tavoitteena tulee olla veneilyn turvallisuuden lisääminen ja onnettomuuksien vähentäminen. Näitä voidaan ja tulee tukea sääntelyä uudistamalla, sitä selkeyttämällä, ajanmukaistamalla ja karsimalla vanhentuneita sekä valvonnan näkökulmasta mahdottomia säännöksiä. Säädökset, joiden noudattamista ei käytännössä ole mahdollista valvoa, tulee poistaa ja huolehtia, että uusia sellaisia ei säädetä. Sääntelyn keventämisen ei tarvitse eikä se saa olla itsetarkoitus, niin toivottavaa ja tarpeellista kuin sääntöjen yksinkertaistaminen ja yhteen kokoaminen onkin.

Vastauksina muistiossa esitettyihin kysymyksiin esitämme:

1. Muistiossa esitetty rajaus on hyvä.
2. Sääntelyn tulee koskea kaikkia vesikulkuneuvoja siten, ettei niiden käytöllä ole sallittua aiheuttaa vaaraa tai vahinkoa muille vesistön käyttäjille tai rannan asujaimistolle. Vesikulkuneuvoksi tulee määritellä kaikki veteen tukeutuvat jaa vesillä liikkumiseen käytössä olevat (ei tarkoitetut, kuten nykyisessä määritelmässä) kulkuvälineet tai laitteet.
3. Nykyiset varustetasoa koskevat säännökset ovat periaatteessa riittävät, kunhan niitä noudatetaan ja valvotaan. Vesikulkuneuvon päällikkö (määritelmä tulee ottaa lakiin) vastaa myös siitä, että varusteiden taso on riittävä ja vesikulkuneuvon käyttöä ajatellen tarkoituksenmukainen (esim. vesialueen merikortti), ja että turvavälineitä käytetään aina, kun olosuhteet sitä vaativat.
4. Veneilyajokortti tai nykyistä virallisempi katsastus ei ole tarpeen, joskin informaatiota ja valistusta on aina mahdollista parantaa ja lisätä.
5. Vesiliikenteen ohjaamista ja turvallisuutta koskeva uusi sääntely tulee sisällyttää vesiliikennelakiin niin laajasti kuin mahdollista. Vanha, edelleen kelvollinen sääntely voidaan ja tulee säilyttää uudessakin laissa, kunhan vanhentuneet valvomatta jäävät ja perustuslain vastaiset osiot poistetaan.
6. Päällikkö-määritelmä tulisi ottaa uuteen lakiin, jolloin veneilyn valvonta ja turvallisuus lisääntyisi huomattavasti, kun valvoja voisi kiinnittää huomion todelliseen vastuuhenkilöön ja hänen toimintaansa venettä ohjailevan henkilön lisäksi.
7. Vuokravenesääntelyn purkamisessa on syytä varovaisuuteen ja sääntely olisi hyvä aloittaa määrittelemällä vuokravene ja vuokrattava vene. Mahdollisten uusien liikennepalvelujen takia turvallisuudesta tinkimistä esim. päällikön kelpoisuusvaatimuksia tai veneen varustelusäännöksiä helpottamalla ei saa tehdä mahdolliseksi. Lainsäädännön on oltava selkeä sen suhteen, millaiset vaatimukset vuokrattavan veneen on täytettävä ja miten vuokrattavaa venettä saa käyttää, kuka voi toimia vuokraveneen päällikkönä ja kuka yleensä on oikeutettu vuokraamaan veneen. Sääntelyllä tulee estää spekulointi, joka nykyisten säännösten mukaan on mahdollista.
8. Vesiliikenteen ja lain valvonnan helpottamiseksi on poistettava sääntely, jota ei voida valvoa ja ottamalla päällikkö-määritelmä käyttöön valvontaa selkeyttämään ja helpottamaan.
9. Informaatio-ohjauksen ja itsesääntelyn vaikuttavuutta voidaan lisätä niitä tehostamalla ja laatua jatkuvasti parantamalla sekä koulutuksella. Nämä edellyttävät usein resurssien lisäämistä po. toimintaan.
10. Automaatioon vesiliikenteessä on toistaiseksi vähän valmiuksia eikä se näytä vielä kovin ajankohtaiselta eikä tarkoituksenmukaiselta. Tosin kokeiluja voidaan ja tulee järjestää, koska ilman niitä automaation käyttöön ottamista ei kannata edes harkita.
11. Vesiliikennejuopumus on veneilyn turvallisuuden kannalta erittäin merkityksellistä. Siihen usein liittyy myös muita turvallisuutta heikentäviä tekijöitä, kuten esim. turvavarusteiden käyttämättömyys, muista vesistön käyttäjistä piittaamaton ajotapa jne. Promillerajan muuttaminen tuskin merkittävästi vaikuttaisi nykyisin vesillä vallitsevaan tilanteeseen. Nykyinen lainsäädäntö vesiliikennejuopumuksesta on kuitenkin riittävän hyvä, mutta valvontaan tulisi olla riittävästi resursseja kuten myös seuraamusharkintaan tapauksissa, joissa promilleraja ei ylity, mutta toimintakyky on laissa mainituista syistä alentunut.
12. Kansainvälisen huviveneen kuljettajan pätevyyskirjan myöntämistä ei saa helpottaa. Sen tulee olla viranomaistoimintaa, johon muiden maiden viranomaiset voivat luottaa. Mikäli pätevyyskirjojen myöntäjiä on useita, uskottavuus järjestelmään joutuu koetukselle sekä Suomessa että kansainvälisesti.
13. Erityisen tärkeänä pidämme päällikkö-määritelmän ottamista vesiliikennelakiin, vuokravenesääntelyn selkeyttämistä ja siihen liittyvien spekulointimahdollisuuksien poistamista sekä niin uusien kuin vanhojenkin säännösten valvontamahdollisuuksia. Jos säännöstä ei voida valvoa, se tulee poistaa. Siitä voidaan antaa suosituksia esim. veneilyseurojen toimesta ja alan koulutuksessa.

 SUOMEN NAVIGAATIOLIITTO RY

 Hallitus