

Liikenne- ja viestintäministeriö
kirjaamo@lvm.fi

Viite: Lausuntopyyntö LVM/1832/03/2016

Asia: Suomen Purjehdus ja Veneily ry:n lausunto vesiliikennelain kokonaisuudistusta koskevaan arviomuistioon.

PÄÄLLIKKYYS

Myöhemmin viitattaessa kansainvälisiin lakeihin ja säädöksiin tarkoitetaan mm. merilakia, kansainvälisiä meriteiden sääntöjä, ym. soveltuvien osin.

Kaikissa rekisteröitävissä vesikulkuneuvoissa on oltava päällikkö.

Päällikkyyden määritelmässä on otettava huomioon tilanteet, joissa vesikulkuneuvossa on yhtä aikaa omistaja, haltija tai muu kokenut veneilijä tai näistä yhdistelmiä. Vaikka vesikulkuneuvossa on useampi edellä mainituista henkilöistä, päällikkönä voi sovitusti toimia kuka tahansa muu henkilö, jolla on riittävät edellytykset tehtävään. Omistaja, haltija tai kokenein veneilijä ei voi oletuksena olla veneen päällikkö.

Päällikkyyden voidaan siirtää pysyvästi tai väliaikaisesti. Myös suullinen päällikkyyden siirto on riittävä. Siirron on kuitenkin oltava todennettavissa jälkeenpäin. Mikäli päällikkyyden ei ole todennettavissa, viranomaisella on oikeus määritellä, kuka on ollut päällikkönä. Tällä varmistetaan yhteisomistajien tai omistajan/haltijan/päällikön motivaatio merkitsemiseen. Äkillisissä sairastumis- tms. tapauksissa päällikkyyden siirtyy ketjussa seuraavalle. Päällikkyyden siirtyminen kesken matkan tulisi olla todennettu mahdollisuuksien mukaan.

Päälliköltä voitaisiin vaatia edelleen:

- 15 vuoden ikä, riittävät taidot, moottorikilpaveeneen kuljettajalla kansainvälisesti tai kansallisesti auktorisoidun tahon myöntämä kilpailulisenssi/ohjaajalupa
- Vesikulkuneuvoja on erilaisia ja lainsäätäjä voi harkita vaikuttaako se päällikkyyden määritelmään ja päälliköltä edellytettäviin vaatimuksiin.

Päällikkyyden määritelmä ei lainsäädännössä saa olla ristiriidassa kansainvälisten lakien ja säästöjen kanssa.

PÄÄLLIKÖN VASTUU

Päällikkö vastaa aluksesta, sen ohjailusta ja miehistöstä (määritelty muualla)

Kuljettaja/ohjaaja voi olla myös muu henkilö, mutta päällikkö vastaa vesikulkuneuvon turvallisesta liikkumisesta.

Päällikkö vastaa turvavarustuksen (kellunta-, pelastusliivit) saatavilla olosta ja - olosuhteiden vaatiessa – käytöstä. Kelluntapukine/veneilyliivit/pelastusliivit oltava kaikissa vesikulkuneuvoissa helposti saatavilla.

Päällikön vastuu ei lainsäädännössä saa olla ristiriidassa kansainvälisten lakien ja säädösten kanssa..

Käsillä olevan lausuntopyynnön lisäksi olemme toimittaneet pyynnöstänne Jyrki Santaholman koostaman Veneilyturvallisuuustoiminnon lausunnon aiheesta. Lausunnon pääkohdat ovat:

- keskeisiä asioita lakiuudistuksessa huomioon otettavaksi ovat veneen päällikön selkeä määrittely ja veneen varustuksen tarve suhteessa käytettyyn vesialueeseen
- Veneen varustusta ei tule kirjoittaa lakiin, vaan määritellä, että veneen päälliköllä on vastuu siitä, että varustus on riittävä niissä olosuhteissa ja vesialueella, jolla venettä käytetään. Päällikön vastuuta tulee korostaa. Riittävän varustuksen yhtenä esimerkkinä on SPV:n katsastusjärjestelmän mukainen tai muun vastaavan järjestelmän mukainen varustus, johon lain esitöissä voi tarvittaessa viitata.
- Kelluntapukineista on huomattava, että Vesiliikenneasetuksessa 7.2.1997/124 mainitaan "pelastusliivi, kelluntapukine tai pelastuspuku". On olennaisen tärkeää säilyttää nämä vaihtoehdot samassa muodossa ja jättää vastuu soveliaimmasta pukineesta veneen päällikölle.
- Rekisteröimisveloitteen piirissä oleville veneille SPV suosittelee, ja katsastusjärjestelmässä vaatii, että veneessä ovat ajan tasalla pidetyt painetut merikartat kulkuvesialueelta. Käytännössä varajärjestelmänä nykyisin jo pienemmissäkin veneissä on jokin sähköinen navigointijärjestelmä.

Lausuntopyynnössä esitettyihin kysymyksiin vastaamme seuraavasti

(SPV:n kommentit kursivilla ja alleviivattuina):

1. Miten hanke tulisi rajata? Hankkeen on ajateltu kattavan vesillä liikkujan käyttäytymistä koskevan sääntelyn eikä esimerkiksi veneiden valmistajia koskevaa sääntelyä. Onko tämä rajausta hyvä?
Rajaus on mielestämme riittävä.
2. Tulisiko laissa määritellä tarkemmin vesikulkuneuvo, jota sääntely koskee, ja jos tulisi, millainen määritelmä olisi hyvä?
Määrittelyn tulee kattaa paikallinen valvonta- ja kontrollitarve, eikä se saa olla ristiriidassa kansainvälisten lakien ja säädösten kanssa.
3. Miten veneiden nykyistä varustetasoa koskevia säännöksiä pitäisi ajanmukaistaa?
Nykyinen rekisterivarustus on tarpeen säilyttää minimivarustuksena. Lisäksi erilaisia varustetasoja tulisi suositella veneilijän käyttämien vesialueiden mukaan. Esimerkkinä riittävästä varustuksesta on SPV:n katsastusjärjestelmä.

4. Riittääkö mielestäsi nykyinen informaatio-ohjaus (kampanjat) ja vapaaehtoisjärjestöjen itsesääntely (esim. venekerhojen katsastukset)? Pitäisikö ohjausta ja itsesääntelyä lisätä vai tarvittaisiinko myös järeämpiä keinoja (esim. veneilyajokortti tai virallinen katsastus) veneturvallisuuden lisäämiseksi?
Riittää, ei välttämättä tarvita lisää.

5. Hankkeen tarkoituksena on mm. ajanmukaistaa sääntely ja koota sääntely mahdollisuuksien mukaan yhteen lakiin. Miten vesiliikenteen ohjaamista ja turvaamista koskevaa sääntelyä, mukaan lukien vesiliikennemerkkejä koskevaa sääntelyä sekä vesiliikenteen muita liikennesääntöjä ja valopasteita koskevaa sääntelyä, jota nykyisin sisältyy myös lukuisiin lakia alemman asteisiin instrumentteihin kuten määräyksiin ja ohjeisiin, tulisi muuttaa?

Tulisiko esimerkiksi

a) Sisällyttää tätä koskeva tarpeellinen uusi sääntely mahdollisuuksien mukaan uuteen vesiliikennelakiin (ja joiltain osin alemman asteisiin säädöksiin) ja kumota nykyinen sääntely kokonaisuudessaan sekä vanhentuneilta ja perustuslainvastaisilta osiltaan että muutenkin karsien nykyistä sääntelyä (sisältää enemmän norminpurkua)
tai

b) Sisällyttää tätä koskeva uusi sääntely mahdollisuuksien mukaan uuteen vesiliikennelakiin (ja joiltain osin alemman asteisiin säädöksiin) säilyttäen sääntely kuitenkin muuten entisellään lukuun ottamatta vanhentuneita ja perustuslainvastaisia osioita? (sisältää vähemmän norminpurkua)
tai

c) karsia tätä koskevaa sääntelyä muulla tavoin? Miten?

a) – muistuttaisimme, että Suomessakin pitäisi olla nopeusrajoituksissa vesiliikenteeseen sopiva nopeusrajoitus, esim. solmut tai vähintään merkintä yksiköstä (km/h).

6. Viime vuosina on esitetty useassa yhteydessä, että veneilyn valvonta helpottuisi ja turvallisuus lisääntyisi, jos valvojalla olisi selkeämmin oikeus kiinnittää huomiota myös muun venettä tosiasiaa ohjailevan henkilön kuin kuljettajan toimintaan. Oletteko samaa mieltä?
Kyllä. Ristiriitaa kansainvälisiin lakeihin ja säädöksiin ei saa syntyä.

Olisiko päällikkö-määritelmästä mielestänne jotain muuta hyötyä?

Päällikkö vastaa myös siitä, että veneen varustus ja kunto on riittävän hyvä.

7. On arveltu, että nykyinen vuokravenesääntely on omiaan vaikeuttamaan muun muassa uusien vuokravenepalvelujen syntyä ja digitaalista veneenvuokrausta. Miten pitkälle vuokravenesääntelyä (miehitettyjä vuokraveneitä koskevat katsastusta ja ammattitaitoa yms. koskevat vaatimukset ja miehittämättömiä vuokraveneitä koskevat vaatimukset) voidaan mielestänne purkaa? Mitä perusteita voidaan mielestänne esittää nykyisen vuokravenesääntelyn puolesta ja vastaan?
CE merkintää ei tulisi vaatia veneiltä, jotka on otettu käyttöön ennen pakollisen CE merkinnän käyttöönottoa. Muutoin ei tarvita säätelyn purkua, vuokravenekatsastus ja osaamisvaatimus pitää säilyttää.

8. Millaisia sääntelyn muutoksia tarvittaisiin vesiliikenteen ja lain valvonnan helpottamiseksi?
-
9. Mitä keinoja tarvittaisiin informaatio-ohjauksen (kuten vapaaehtoisjärjestöjen vesilläliikkumiskampanjat) ja itsesääntelyn (kuten venekerhojen järjestämät jäsenten veneiden katsastukset) vaikuttavuuden lisäämiseksi?
Kotiin tai sähköisesti tiedotteita veneiden omistajille. Suositus kuulua seuraan ja kouluttautua. NykYTEKNOLOGIAN TUOMAT MOBIILIPALVELUT JA VIRTUAALITODELLISUUDET TUOVAT INFORMAATIO-OHJAUKSEEN LISÄÄ TEHOAKAITA JA EDULLISIA VÄLINEITÄ. MYÖS PERUSKOULUN OPETUSOHJELMIIN OLISI TARPEEN SISÄLLYTTÄÄ VESILLÄ LIIKKUMISEN PERUSTEITA.
10. Pitäisikö vesiliikenteen automaatiota edistää helpottamalla alueellisten kokeilujen järjestämistä ja uudenlaisen päällikkösääntelyn avulla. Miten muuten automaatiota voisi edistää?
Kokeiluja tulisi tehdä huolellisesti suunnitellen, pitäen vastuut selkeinä ja aiheuttamatta ylimääräistä vaaraa muille vesilläliikkujille.
11. Mitä mieltä olette vesiliikennejuopumuksen promillerajan merkityksestä veneilyn turvallisuuden kannalta?
Nykyisellä promillerajalla saavutetaan yleinen riittävä turvallisuustaso.
12. Tulisiko kansainvälisen huviveneen pätevyyskirjan myöntämistä helpottaa niin, että kirjan voisi jatkossa myöntää myös (Trafin auditoima) veneilyjärjestö tai koulutusorganisaatio?
Kyllä
13. Mitkä muutostarpeet olisivat erityisen tärkeitä?
-

Helsingissä 6.5.2017

Suomen Purjehdus ja Veneily ry

Samuli Salanterä
hallituksen puheenjohtaja

Harri Sane
hallituksen jäsen
veneilytoimikunnan
puheenjohtaja

Jyrki Santaholma
hallituksen jäsen
veneilyturvallisuustoiminnon
puheenjohtaja

Suomen Purjehdus ja Veneily ry (SPV) toimii suomalaisten veneseurojen etujärjestönä tehtävänään huolehtia purjehdus- ja veneurheilun harjoittamis- ja kehittämisedellytyksistä. SPV edistää ja ylläpitää veneilytaitoja ja kehittää niitä edelleen koulutustoiminnassa. Katsastustoiminta on ennaltaehkäisevää veneilijän turvallisuutta parantavaa toimintaa. Lasten ja nuorten toiminnassa lapsella on mahdollista oppia veneilyn perustaidot monipuolisesti ja oikein.