

Lainvalmisteluosasto
Erityisasiantuntija Katariina Paakkanen

17.8.2018

VN/3307/2018

Liikenne- ja viestintäministeriölle

Viite: Lausuntopyyntö 20.6.2018 (LVM1832/03/2016)

Luonnos hallituksen esitykseksi vesiliikennelajiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi

1 Johdanto

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt oikeusministeriöltä lausuntoa hallituksen esityksestä vesiliikennelajiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi.

Oikeusministeriö on tarkastellut asiaa vain rikosoikeuden osalta keskittyen erityisesti kriminalisointisäännöksiin.

2 Soveltamisala ja suhde muihin säädöksiin

Ehdotuksesta käy ilmi, että uudella vesiliikennelajilla olisi tarkoitus korvata asetus sisävesisäännöistä sisällyttämällä sen säännökset vesiliikennelakiin. Ehdotuksessa ei kuitenkaan ehdoteta kyseisen asetuksen kumoamista. Moninkertaisen sääntelyn ehkäisemiseksi oikeusministeriö suosittelee sisävesisääntöasetuksen kumoamista niiltä osin kuin sen säännökset sisällytettäisiin ehdotettuun vesiliikennelakiin, tai asetuksen soveltamisalan rajaamista niihin tapauksiin, joita ehdotettu vesiliikennelaki ei kata.

Lakiehdotuksen 1 §:ssä on listattu lakeja, joita on sovellettava muihin kuin kauppamerenkulkuun käytettäviin vesikulkuneuvoihin. Ehdotetun lain vesikulkuneuvon määritelmä on kuitenkin huomattavasti laajempi kuin lueteltujen lakien aluksen määritelmät tai niiden soveltamisala – esimerkiksi maastoliikennelain mukaan lakia ei sovelleta lainkaan aluksiin eikä veneisiin. Oikeusministeriö pitää ongelmallisena sitä, ettei ehdotetusta laista tai sen perusteluista käy selkeästi ilmi, onko nykyisen ehdotuksen tarkoituksena laajentaa 1 §:ssä mainittujen lakien soveltamisalaa niin, että niitä sovelletaan myös ehdotetun vesiliikennelain mukaan määriteltyihin muihin kuin kauppamerenkulkuun käytettäviin aluksiin (aineellinen viittaus), vai sovelletaanko lakeja näihin aluksiin vain, jos ne kuuluvat muutoinkin näiden lakien soveltamisalaan (informatiivinen viittaus). *Oikeusministeriö suosittaa, että lakiehdotuksen 1 pykälässä mainittujen lakien suhde ehdotettuun vesiliikennelakiin tulisi näiltä osin selkeyttää joko laissa tai sen esitöissä.* Kukin

Lainvalmisteluosasto
Erityisasiantuntija Katariina Paakkanen

17.8.2018

VN/3307/2018

viittaus tulee myös muotoilla vastaamaan sen oikeudellista luonnetta (ks. Lainkirjoittajan opas luku 12.2.2—12.2.6).

Samassa pykälässä mainitaan myös merilain pykälät, joita tulisi soveltaa muihin kuin kauppamerenkulkuun käytettäviin vesikulkuneuvoihin. Oikeusministeriö yhtyy näkemykseen, jonka mukaan nykyinen oikeustila ei ole selkeä siltä osin, milloin merilakia sovelletaan muihin kuin kauppamerenkulkuun käytettäviin aluksiin. Oikeustilan selkeyttämisen vuoksi olisi suotavaa, että lain soveltamisala määriteltäisiin mahdollisimman selkeästi laissa itsessään, jolloin merilain soveltamisalaan tulisi merkitä ehdotuksessa vesiliikennelaiksi oleva maininta siitä, että muihin kuin kauppamerenkulkuun käytettäviin vesikulkuneuvoihin sovelletaan lakiehdotuksessa mainittuja kohtia. Tällöin vesiliikennelakiehdotukseen voitaisiin sisällyttää informatiivinen viittaus merilain soveltamisalaan. Oikeusvarmuuden vuoksi olisi suotavaa, että lista sovellettavista lainkohdista olisi mahdollisimman tyhjentävä. Samoin myös ehdotetun lain 2 § olisi suotavaa siirtää merilakiin ja ottaa tarvittaessa ehdotettuun vesiliikennelakiin tätä koskeva informatiivinen viittaus.

Lakiehdotuksen 1 §:n 5 momentissa viitataan säädöksiin vesiliikenteen haittojen ehkäisemisestä. Lain esitöistä ei käy ilmi, onko viittauksen luonne informatiivinen vai aineellinen. Mikäli kyse on puhtaasti informatiivisesta viittauksesta, ei oikeusministeriö pidä viittausta tarpeellisena.

Lakiehdotuksen 4 §:ssä on säännös oikeudesta liikkua vesialueilla, joka vastaa vesilain 2 luvun 3 §:ää. Säännökseen on kuitenkin lisätty poikkeus ”jollei tästä laista muuta johdu”. Mikäli tarkoituksena on luoda rajoituksia mainittuun vesilain säännökseen, tulisi tästä rajoituksesta lisätä maininta vesilakiin itsessään ja tehdä tästä vain tarpeen vaatiessa informatiivinen viittaus ehdotettuun lakiin.

Muun muassa ehdotetun lain 12 §:ssä on myös Puolustusvoimien vesikulkuneuvoja koskevia säännöksiä. Selvyden vuoksi oikeusministeriö kehottaa selventämään, miltä osin laki koskee Puolustusvoimien vesiliikennettä.

3 Vesiliikenteen liikennevirhemaksusta

Liikennevirhemaksua koskevien säännösten mukaan maksu voidaan määrätä joko päällikölle, omistajalle, haltijalle tai kuljettajalle. Toimenpiteistä luopumista koskeva lakiehdotuksen 122 § koskee kuitenkin vain päällikköä, omistajaa ja haltijaa. Koska lakiehdotuksen 124 §:ssä erotellaan päällikkö ja kuljettaja, on kuljettajan oikeusturvan kannalta tärkeää, ettei häneen voitaisi kohdistaa liikennevirhemaksua 122 §:ssä mainituissa tilanteissa mm. ne bis in

Lainvalmisteluosasto
Erityisasiantuntija Katariina Paakkanen

17.8.2018

VN/3307/2018

idem -kiellon takia. *Tämän vuoksi oikeusministeriö edellyttää, että kuljettaja lisätään 122 §:n 4 momentin säännökseen.*

Lakiehdotuksen 123 §:ssä on määritelty vesikulkuneuvon päällikköä koskevia velvollisuuksia. Osa näistä velvollisuuksista, kuten 1 momentin 2 ja 5-8 kohdassa mainitut velvollisuudet, vaikuttavat kuitenkin tosiasiallisesti koskevan ensisijaisesti vesikulkuneuvon kuljettajaa. Lisäksi esimerkiksi 123 §:n 1 momentin 8 kohdan mukaisesti nopeusrajoituksen noudattamatta jättämisestä on kulkuneuvon päällikölle määrättävä virhemaksu, kun taas lakiehdotuksen 124 §:n mukaan nopeusrajoituksen ylittämisestä maksu määrätään joko päällikölle tai kuljettajalle. *Oikeusministeriö katsoo, että 123 §:n kohtien velvoitteet tulisi erotella sen perusteella, kohdistuvatko ne vesikulkuneuvon päällikköön, kuljettajaan vai molempiin, ja tämän tulisi käydä selkeästi ilmi säädöksestä.*

Oikeusministeriö huomauttaa, että liikennevirhemaksun kohdetta koskevat säännökset eivät välittömästi määrittäisi, kuka olisi vastuussa aineellisten säännösten noudattamisesta rikosoikeuden näkökulmasta, vaan rikosoikeudellisesta vastuusta pitäisi säätää aineellisissa säännöksissä (joko yleissäännöksessä tai tapauskohtaisesti).

Jos päälliköllä katsotaan ehdotetun sanamuodon mukaisesti olevan vastuu vesikulkuneuvon kuljettajan toiminnasta, kuten nopeuden ylityksestä tai vesiliikennettä valvovan henkilön antaman merkin noudattamatta jättämisestä, tulisi tällaisen vastuun perusteet selkeästi avata vähintään lakiehdotuksen perusteluissa. Tällöin on otettava huomioon, että rikosoikeudellisen syyllisyysperiaatteen mukaisesti rangaistuksen kohteena olevalla henkilöllä tulisi olla myös ollut todellinen mahdollisuus toimia toisin ja estää tunnusmerkistön mukaisen teon toteutuminen.

Samana luvun 125 §:ssä rekisteröintirikkomuksista suoritettava liikennevirhemaksu on ehdotettu 70 tai 40 euron suuruiseksi riippuen siitä, onko teko tahallinen vai tehty huolimattomuudesta. Oikeusministeriö kiinnittää liikenne- ja viestintäministeriön huomiota sangen ilmeisiin näyttöongelmiin, joita kyseisen kaltaisesta tahallisuuden ja huolimattomuuden erottelusta seuraa. Koska liikennevirhemaksun yhtenä tarkoituksena on siirtää vähäisiä rikkomuksia pois rikosoikeudellisesta järjestelmästä ja yksinkertaistaa menettelyä, ehdotetun kaltainen sääntely saattaisi vaarantaa näiden tavoitteiden toteutumisen. Rikkomusten, joihin liittyy hankalia näytöllisiä ongelmia, käsittelyn hallinnollisessa seuraamusjärjestelmässä rikosoikeudellisen järjestelmän sijaan voidaan olettaa lisäävän valituksia ja samalla hallinnollista taakkaa sekä vaarantavan

Lainvalmisteluosasto
Erityisasiantuntija Katariina Paakkanen

17.8.2018

VN/3307/2018

yksilöiden oikeusturvaa. *Tämän vuoksi oikeusministeriö ehdottaa, että maksu olisi syyksi lukemisen asteesta riippumatta saman suuruisen.*

4 Haltijavastuu

Oikeusministeriö kiinnittää huomiota lakiehdotuksen 6 §:ään, joka sisältää aluksen päällikön määritelmän. Koska lakiehdotus sisältää aluksen päällikköä koskevia velvollisuuksia (esimerkiksi ehdotetun lain 7 §), joiden rikkominen on säädetty rangaistavaksi mm. lakiehdotuksen 120 §:n tai rikoslain perusteella, *oikeusministeriö esittää, että aluksen päällikön tulisi olla määritelty esimerkiksi lakiehdotuksen 3 §:ssä, ettei epäselvyyttä synny siitä, koskeeko 6 §:n määritelmä myös muita lainkohtia.*

Aluksen päällikkö on määritelty lakiehdotuksen 6 §:ssä siten, että päällikön vastuu on sillä, joka tosiasiallisesti ohjailee tai hallitsee vesikulkuneuvoa, ja epäselvissä tapauksissa vastuu on "viime sijassa vesikulkuneuvon omistajalla tai liikenneasioiden rekisteriin merkityllä haltijalla". Oikeusministeriö pyytää liikenne- ja viestintäministeriötä selventämään, onko lakiehdotuksen tarkoituksena luoda niin sanottu haltijavastuu, missä aluksen rekisteriin merkitty haltija tai omistaja voisi joutua rikosoikeudelliseen tai muuhun vastuuseen, vaikka ei esimerkiksi olisi ollut edes läsnä teon tapahtumapaikalla tai pystynyt tosiasiallisesti käyttämään tai ohjaamaan vesikulkuneuvoa. Tämänkaltaista vastuuta voidaan pitää rikosoikeuden kannalta ongelmallisena jo edellä mainitun syyllisyysperiaatteen nojalla, jolloin rangaistavalla henkilöllä on täytynyt olla tosiasiallinen mahdollisuus estää teko tai seuraamus. Jos tarkoitus sen sijaan on esittää, että lakiehdotuksessa säädettäisiin ns. legaalista presumptiota, jonka mukaan aluksen päällikkönä katsotaan viime sijassa toimivan vesikulkuneuvon omistajan tai rekisteriin merkityn haltijan, ellei vesikulkuneuvoa ohjaile tai hallitse tosiasiallisesti joku muu, tulisi tämä ilmaista päällikön määritelmässä selkeästi. Oikeusministeriö toteaa, että myös legaalisia presumptioita on rikosoikeuden osalta pidetty syyttömyysolettaman vastaisina siltä osin, kuin ne koskevat syyllisyysratkaisua. Todistustaakan on rikosasiassa oltava aina syyttäjällä.

Koska säännöksen perusteluista ei ilmene, millaista vastuumallia säännöksellä tavoitellaan, oikeusministeriö ei tässä yhteydessä ryhdy arvioimaan tarkemmin säännöksen mahdollisia vaihtoehtoja.

Oikeusministeriö toteaa kuitenkin selvyiden vuoksi, että puhtaasti omistussuhteeseen perustuvan ja tosiasiallisesta toiminnasta irrallisen vastuun ulottaminen aluksen rekisteriin merkittyyn haltijaan tai omistajaan ei ole ainakaan rikosoikeuden osalta mahdollista.

Lainvalmisteluosasto
Erityisasiantuntija Katariina Paakkanen

17.8.2018

VN/3307/2018

5 Muista sääntelyn yksityiskohdista

5 §

Lakiehdotuksen 5 §:ssä säädetään vesikulkuneuvon käyttäjän velvollisuudesta osallistua pelastustoimiin sekä muutoinkin niihin toimenpiteisiin, joihin onnettomuus tai vaaratilanne antaa aiheutta. Yksityiskohtaisissa perusteluissa pykälän kohdalla on viitattu rikoslain, pelastuslain ja meripelastuslain pykäliin, jotka sisältävät myös erilaisia pelastusvelvoitteita. Lisäksi esimerkiksi merilaissa on säädetty pelastusvelvoitteista. Oikeusministeriö huomauttaa, että kyseisessä ehdotuksessa jää epäselväksi näiden säännösten suhde toisiinsa. Oikeusministeriö kehottaa liikenne- ja viestintäministeriötä harkitsemaan, olisiko esimerkiksi pelkkä viittaus edellä mainittuihin lakeihin riittävä vai onko säännöksellä jokin itsenäinen aineellinen sisältö.

Säädöksen selkeyden kannalta ongelmallista on myös lakiehdotuksen 5 §:ssä mainitun pelastusvelvoitteen epätarkkuus, eikä lakiehdotuksesta tai sen perusteluista käy ilmi, mitä esimerkiksi ”muut toimenpiteet” voisivat olla. Lakiehdotuksesta tai sen perusteluista ei myöskään käy ilmi koskeeko pelastusvelvoite vaaraa ihmiselle, ympäristölle, omaisuudelle vai näille kaikille ja onko säädöksen tarkoituksena ensisijaisesti velvoittaa vesikulkuneuvon käyttäjä osallistumaan pelastustoimiin onnettomuus- tai vaaratilanteessa, jossa itse on osallisena, vai onko kyseessä laaja yleinen toimintavelvollisuus.

Oikeusministeriö huomauttaa myös, että teon säätämisen rangaistavaksi tulisi olla viimesijainen keino oikeushyvän suojelemiseksi ja teon rangaistavaksi säätävän säännöksen tulisi olla täsmällinen ja tarkkarajainen. Näiden vaatimusten vuoksi herää kysymys siitä, olisiko ehdotetun 5 §:n mukainen pelastusvelvollisuus, joka ei määrittele suojeltavaa oikeushyvää ja sisältää velvollisuuden ryhtyä myös muihin kuin pelastustoimiin, nämä rangaistavaksi säätämisen reunaehdot täyttävä. Tämä kysymys on oleellinen myös ottaen huomioon sen, ettei esimerkiksi meripelastuslain määrittelemää pelastusvelvoitteen laiminlyöntiä ole säädetty rangaistavaksi. Lakiehdotus laajentaisi siis huomattavasti nykyistä rikoslain 21 luvun 15 §:n sisältämää rangaistavaksi säädettyä pelastusvelvoitteen laiminlyöntiä, missä kriminalisointi koskee vain tilannetta, jossa henkilö on hengenvaarassa tai vakavassa terveyden vaarassa. *Oikeusministeriö esittää, että ehdotetun kaltainen lisäys tulisi tämän vuoksi vähintään perustella kattavasti ottaen huomioon rangaistavaksi säätämisen hyöty- ja haittavaikutukset ja sen suhde muihin pelastusvelvoitteiden sisältäviin lainkohtiin tulisi selkeyttää. Vaihtoehtoisesti harkittavana voisi olla pelkkä nykyisiin laista ilmeneviin*



Lainvalmisteluosasto
Erityisasiantuntija Katariina Paakkanen

17.8.2018

VN/3307/2018

pelastusvelvoitteisiin viittaaminen, mikäli tarvetta lisäkriminalisoinnille ei nähdä. Tämä edesauttaisi päällekkäisen sääntelyn poistamista.

Oikeusministeriö kiinnittää huomiota myös säännöksen alkuosaan ”ilman pakottavaa syytä vaikeuta tai häiritse muiden liikkumista vesillä eikä aiheuta vaaraa tai vahinkoa...”. Velvoitteen määrittely on hyvin kattava ja sisältäisi näin myös hyvin pienen haitan, häiriön, vaaran tai vahingon aiheuttamisen. Kuitenkin esimerkiksi moottoroidun vesikulkuneuvon käyttäminen itsessään luo jo lähtökohtaisesti haittaa tai häiriötä luonnolle tai muulle alueen virkistyskäytölle. Koska koko ehdotettu säännös on kriminalisoitu 120 §:n nojalla, tulisi säännöksen osalta ottaa huomioon rikosoikeudellinen suhteellisuusperiaate ja teon moitittavuus tulisi suhteuttaa säädettyyn rangaistukseen. Tämä voidaan tehdä joko muuttamalla ehdotetun lain 5 §:ää tai 120 §:ää niin, että rangaistusuhka koskisi vain riittävän vakavaksi luokiteltuja tekoja.

6 §

Lakiehdotuksen 6 §:n 4 momentin mukaan ”vesikulkuneuvon luovuttaja vastaa siitä, että ...”. Säännöksen rikkominen on säädetty rangaistavaksi lakiehdotuksen 120 §:ssä. Sanamuodon mukaisesti 6 §:n 4 momentti ei kuitenkaan sisällä mitään velvoitetta (”luovuttaja vastaa”), jolloin sen rikkominen ei ole mahdollista. Mikäli kuvailtu velvollisuus halutaan säätää rangaistavaksi, tulisi se kirjoittaa velvoittavaan muotoon (esimerkiksi ”luovuttajan on huolehdittava siitä, että ...”).

7 §

Lakiehdotuksen 7 §:n 2 kohdan sanamuodosta ”ohjeistettu riittävällä tavalla” ei ilmene, viittaako ohjeistus esimerkiksi ihmisten tai ympäristön turvallisuuteen tai vesikulkuneuvon käyttäjän yleisiin velvollisuuksiin, vai esimerkiksi kulkuneuvon toimintaan. Ottaen huomioon, että ehdotetun säännöksen rikkominen on ehdotettu säädetävän rangaistavaksi, *oikeusministeriö suosittaa, että laista ilmenisi tarkemmin se, mikä on ohjeistuksen tarkoitus.*

Saman pykälän 5 kohdan perusteella päällikön tulee huolehtia siitä, että kelluntavälineet ovat puettuna vesikulkuneuvossa olevilla henkilöillä olosuhteiden niin edellyttäessä. Koska lakiehdotuksen 108 §:n mukaan kaikissa vesikulkuneuvoissa ei ole pakollista kuljettaa mukana mainittuja kelluntavälineitä, olisi suotavaa, että vähintään lakiehdotuksen perusteluissa selvennettäisiin sitä, koskeeko 7 §:n 5 kohdan velvollisuus myös näitä aluksia, eli tuleeko päällikön huolehtia siitä, että vesikulkuneuvossa olevilla henkilöillä on kelluntavälineet puettuina olosuhteiden niin edellytettäessä, vaikka

Lainvalmisteluosasto
Erityisasiantuntija Katariina Paakkanen

17.8.2018

VN/3307/2018

kelluntavälineet eivät kuuluisi muutoin kulkuneuvon pakollisiin varusteisiin, vai rajaako 108 § myös 7 §:n 5 kohdan soveltamisalaa. *Oikeusministeriö suosittaa, että lakiehdotusta selvennetään tältä osin.*

10 §

Säännöksen mukaan ”kulkuvesillä, joilla merialukset voivat liikennöidä” on noudatettava meriteiden sääntöjä. Ehdotetussa laissa tai sen perusteluissa ei kuitenkaan ole määritelty merialuksen käsitettä. *Selvyyden vuoksi merialuksen määritelmä tulisi lisätä ehdotettuun lakiin tai vähintään sen perusteluihin.*

Ehdotetun säännöksen mukaan meriteiden sääntöjä on noudatettava laissa mainituin poikkeuksin sisäisillä kulkuvesillä. Lisäksi meriteiden sääntöjä olisi noudatettava avomeriin yhteydessä olevilla kulkuvesillä tietyin ehdoin ja kauppamerenkulun väylillä. Ehdotetusta säännöksestä tai sen perusteluista ei käy ilmi, ovatko nämä alueet toisensa poissulkevia, vai onko sisäisillä kulkuvesillä säännöksessä mainittuja kulkuvesiä tai kauppamerenkulun väyliä. *Mikäli on, tulisi säännöksessä selvittää sitä, noudatetaanko näillä sisäisen kulkuveden alueilla meriteiden sääntöjä 1 vai 2 momentin mukaisesti (eli luvussa mainituin poikkeuksin ja lisäyksin vai ilman näitä poikkeuksia ja lisäyksiä).*

52 §

Pykälän velvoite toimimattomasta turvalaitteesta on kirjoitettu passiiviin (”on ilmoitettava”), eikä siitä täten käy ilmi, kehen velvoite kohdistuu. Koska kyse on rangaistusuhan sisältävästä velvoitteesta, *oikeusministeriö edellyttää, että velvoite rajataan täsmällisemmin koskemaan tarkoituksenmukaista henkilöjoukkoa.* Oikeusministeriö kiinnittää tässä yhteydessä huomiota samansuuntaisen velvoitteen sisältävään uudistetun tieliikennelain 62 §:ään, jossa tiellä olevan esteen tapauksessa ”jokaisen esteen havainneen tienkäyttäjän on mahdollisuksiensa mukaan” ryhdyttävä toimenpiteisiin esteen poistamiseksi tai siitä ilmoittamiseksi.

120 §

Ehdotetun 120 §:n ensimmäisen loppukappaleen mukaan joka tahallaan tai huolimattomuudesta ohjailee vesikulkuneuvoa ilman vaadittua pätevyyttä, on tuomittava vesiliikennerekoksesta.

Säännös merkitsee sanamuotonsa mukaan sitä, että kaikkien vesikulkuneuvojen ohjailu edellyttäisi kansainvälistä huviveneenkuljettajankirjaa. Tämä ei liene säännöksen tarkoituksena. *Säännös tulisi muotoilla koskemaan vain niitä aluksia, joita 41 §:n säännös koskee (”vastoin 41 §:n 1 momentin säännöstä ohjailee”).*

Lainvalmisteluosasto
Erityisasiantuntija Katariina Paakkanen

17.8.2018

VN/3307/2018

Oikeusministeriö kehottaa lisäksi tarkentamaan, onko säädöksen tarkoituksena kriminalisoida kulkuneuvon tosiasiallinen ohjailu (ns. aluksen päällikkönä toimiminen myös ilman aluksen konkreettista ohjailua) vai ainoastaan kulkuneuvon fyysinen ohjailu silloin, kun aluksen tosiasiallisena ohjaajana ja päällikkönä toimii joku toinen henkilö.

Lainsäädäntötekniikan osalta oikeusministeriö kiinnittää huomiota siihen, että ehdotettu säännös sisältää kaksi loppukappaletta. Säännös tulisi siirtää omaksi momentikseen ("Vesiliikenne rikoksesta tuomitaan myös se, joka tahallaan tai huolimattomuudesta ...").

Oikeusministeriö huomauttaa, että pykälän 2 ja 3 momentin viittaukset tulee muotoilla vakiintuneen lainsäädäntökäytännön mukaisiksi informatiivisiksi viittauksiksi ("Rangaistus xxxx:stä säädetään yy-lain zz §:ssä.", missä xxxx on rikosnimike). Rangaistussäännösten aineellista soveltamisalaa ei saa laajentaa tällaisin viittauksin, eikä säännöksen lukijalle saa jäädä käsitystä, että viittaukset olisivat luonteeltaan aineellisia.

Säännöksen 1 momentin 1 kohdan tulisi olla monikon sijaan yksikössä ("... käyttämistä koskevaa yleistä velvollisuutta ..."), koska myös yhdenkin velvollisuuden rikkominen voi olla rangaistavaa. Samoin kohdan 3 kohta "1, 2 ja 4-6 kohdissa tarkoitettuja säännöksiä" tulisi samasta syystä olla muodossa "1, 2 tai, 4-6 kohdassa tarkoitettua säännöstä".

121 §

Pykälän 1 momentti sisältää säännökset syyttämättä ja tuomitsematta jättämisestä. Näistä säädetään myös oikeudenkäynnistä rikosasioissa annetussa laissa (1 luku 6 a ja 7 §) ja rikoslaissa (6 luku 12 §). Moninkertaisen sääntelyn välttämiseksi oikeusministeriö kehottaa harkitsemaan säännöksen tarpeellisuutta siltä osin kuin säännökset löytyvät jo muusta lainsäädännöstä

6 Muutokset rikoslakiin

Oikeusministeriö huomauttaa, että rikoslain 48 luvun 3 §:n muutoksessa "vesiliikennelain 5 luvun 101 §:n nojalla annettuja kieltoja tai rajoituksia" tulisi olla muodossa "vesiliikennelain 101 §:n nojalla annettua kieltoa tai rajoitusta", sillä kriminalisoitavaa on myös yhden säännöksen rikkominen. Kohta "huolimattomuudesta rikkoo vesiliikennelain 1 luvun 5 §:ää" tulisi olla "vesiliikennelain 5 §:ää" (ks. Lainkirjoittajan opas).

Rikoslain 23 luvun 1 ja 2 §:n osalta ehdotuksessa viitataan vesiliikennelakiin tai sen nojalla annettuihin määräyksiin. Oikeusministeriö pyytää selventämään, mitä nämä ehdotetun lain nojalla annettavat määräykset ovat. Lisäksi edellä mainitun mukaisesti säännöksessä tulisi viitata määräykseen yksikössä



Lainvalmisteluosasto
Erityisasiantuntija Katariina Paakkanen

17.8.2018

VN/3307/2018

monikon sijaan ("tai sen nojalla annettua määräystä"). 2 §:n osalta epäselväksi jää myös se, mitä tarkoittaa "vesiliikennelaissa säädettyjä tai sen nojalla annettuja määräyksiä" – onko kyse vesiliikennelain kaikista säännöksistä sekä lain nojalla annetusta määräyksestä, vai katsotaanko lain säännösten sisältävän joitain tiettyjä määräyksiä, joihin esityksessä viitataan?

Oikeusministeriö muistuttaa, että laillisuusperiaatteen mukaan rikoslain rangaistussäännökseen tulisi liittää edes jonkinlainen yleisluonteinen sisällöllinen kuvaus rangaistusuhan piiriin tulevista teoista. Rangaistusuhan liittäminen kokonaiseen säädökseen ei lähtökohtaisesti ole sallittua (esimerkiksi "joka rikkoo vesiliikennelakia, tuomitaan..."). Viittausta tulisi siten pyrkiä rajaamaan tiettyihin säännöksiin, joiden osalta lakiin tulisi myös lisätä yleisluontoinen kuvaus teosta. Mikäli tämä ei ole mahdollista, tulee syyt tähän kuvata perusteluissa, sekä todeta muut rangaistavuutta rajaavat tekijät ja tarkkarajaiset tunnusmerkit (esimerkiksi tekotapa: "tavalla, joka on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle" ja subjekti: "vastuussa aluksen ohjailusta tai aluksen kulun turvallisuuteen olennaisesti vaikuttavassa tehtävässä"). Kriminalisoinnin tulisi olla myös tarkkarajaista, jottei tulkintaongelmia syntyisi.

Oikeusministeriö kehottaa kiinnittämään huomiota näihin rajoituksiin ja rangaistavuuden reunaehtoihin. 23 luvun 1 §:n säännöksen osalta käytetyn laajan viittauksen käyttö tulisi yllä olevan mukaisesti perustella ehdotetun lain perusteluissa. 23 luvun 2 §:n osalta säännökseen tulisi liittää yleisluontoinen kuvaus mainituista rangaistavista teoista. Kohdassa on mainittu vesiliikennelain pykälät 12-14. Pykälä 15 vaikuttaa sisältävän olennaisia poikkeuksia 14 §:ssä säädettyyn väistämisvelvollisuuteen, joten oikeusministeriö ehdottaa myös pykälän 15 lisäämistä säädöskohtaan. Lisäksi oikeusministeriö pitää ongelmallisena kohdan "tai muulla näihin rinnastettavalla tavalla" laajaa muotoilua. Tulkintaongelmien välttämiseksi ja laillisuusperiaatteen varmistamiseksi kohtaa tulisi vähintään avata lakiehdotuksen perusteluissa pyrkien selventämään mahdollisin esimerkein mitä tai minkä tyyppisiä kuvatut rinnastettavat teot voivat olla. Ellei tämä ole mahdollista, tulisi mainittu kohta poistaa.

Ehdotetun rikoslain 23 luvun 1 ja 2 §:ssä viitataan "alukseen" vesiliikennelain "vesikulkuneuvon" määritelmän sijaan. Oikeusministeriö pyytää selventämään, tulisiko laissa mainita "aluksen tai vesikulkuneuvon" tai "aluksen tai muun vesikulkuneuvon" pelkän "aluksen" sijaan. Koska määritelmä vaikuttaa oleellisesti siihen, mitä kulkuneuvoja luetaan säännöksen rangaistavuuden piiriin, tulisi valittu sanamuoto myös perustella tämän osalta lakiehdotuksen perusteluissa. Harkittavaksi tulisi myös ottaa se, tulisiko rangaistusuhka laajentaa kattamaan myös puutavaralauttoja ja

Lainvalmisteluosasto
Erityisasiantuntija Katariina Paakkanen

17.8.2018

VN/3307/2018

hinattavia ja kelluvia esineitä, joita yllä mainitut määritelmät eivät sisällä ehdotetun vesiliikennelain 1 §:n mukaisesti.

Ylijohtaja

Sami Manninen

Erityisasiantuntija

Katariina Paakkanen

*Asiakirja on allekirjoitettu sähköisesti asianhallintajärjestelmässä.
Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa valtioneuvoston kirjaamosta.*