



**Liikenne- ja viestintäministeriö**  
**Helsinki**

Helsinki 15.8.2018

Viite: Kirjeenne 20.6.2018 LVM/1832/03/2016 Lausuntopyyntö

**MERILIITTO - SJÖFARTSFÖRBUNDET RY:n LAUSUNTO HALLITUKSEN  
ESITYKSESTÄ UUDEKSI VESILIIKENNELAIKSI JA ERÄIDEN SIIHEN LIITTYVIEN  
MUIDEN LAKIEN MUUTTAMISESTA**

Meriliitto-Sjöfartsförbundet ry kiittää sille varatusta mahdollisuudesta lausua hallituksen esityksestä uudeksi vesiliikenneläksi ja eräiden siihen liittyvien lakien muuttamisesta ja haluaa tuoda esiin näkökohtiaan seuraavasti:

- Vesiliikenteen nykyinen sääntely on ollut hajallaan eri säädöksissä ja se on monilta osin vanhentunutta, epätäsmällistä ja epäjohdonmukaista, johtuen muun muassa käsitteiden määritelmistä olevista puutteista.
- Myös sääntelyn velvoittavuus ja valvonta ovat jääneet osin epäselviksi. Pääosin kauppamerenkulkua sääntelevän, mutta tapauskohtaisesti myös huviveneilyyn sovelletun merilain (674/1994) sovellettavuuteen liittyvät epäselvyydet ovat toistuvasti herättäneet oikeuspaikka- ja toimivaltakysymyksiä yleisen alioikeuden ja merioikeuden välillä. Kun KKO:n ratkaistavaksi päätyneistä tapauksistakin huomattavan suuri osa on keskittynyt pohdiskelemaan merioikeuden toimivaltakysymyksiä ja prosessimenettelyitä, on tilanne ollut pitkään epäselvä ja jäsentymätön.

**Sääntelyn soveltamisalueesta ja käsitteiden määritelmistä**

- Esityksenmukainen, uusi vesiliikennelaki keskittyy nimenomaisesti vesikulkuneuvojen käyttämiseen. Vesikulkuneuvoista ja niiden teknisistä varustevaatimuksista säädetään pääosin muussa lainsäädännössä.
- Lakiesityksen 1 §:ssä on pyritty monipuolisesti linjaamaan ja rajaamaan lain soveltamisaluetta vesikulkuneuvoihin, puutavaralauttoihin, hinattaviin ja kelluviin esineisiin ja niiden käyttämiseen Suomen vesialueella sekä vesiväylien merkitsemiseen ja vesiliikenteen ohjaamiseen sekä sulku- ja avokanavilla ja avattavilla silloilla noudatettaviin menettelyihin.
- On syytä painottaa, että vaikka vaikkakin kansalliset säädökset koskevat sisäisiä kulkuvesiä tai kanavaliikennettä, ne ovat yhteneviä EU:n kanavaliikenteen kanssa, eikä saisi muodostaa ainakaan vastakkaistulkintaa. Sisävesiliikenne mukaan lukien kanavaliikenne on kansainvälistä liikennettä tänä päivänä.
- Samoin on myös huomioitava rajojen ongelmallisuus luonnossa, kun määritellään kansallisia säännöksiä, mm sisäisiin kulkuvesiin tai sisäisiin aluevesiin ja miten näitä tulkitaan.
- Vesiliikennelain uudistuksella on pyritty selkeyttämään *vesiliikennelain* ja *merilain suhdetta*, rajapintoja ja sovellettavuutta paitsi soveltamisaluetta määrittämällä myös esittelemällä lain kannalta keskeiset määritelmät eri käsitteille. Siihen on kerätty niin vesikulkuneuvon, huviveneen, huvialuksen ja vuokraveneen yhdenmukaistetut määritelmät kuin kuvattu myös aiemmin hyvin haasteellisiksi koetut määrittelyt käsitteille *ahdas kulkuväylä* ja *turvallinen nopeus*.



### **Vesikulkuneuvon kuljettamista, ohjailua, hallintaa ja päällikkyyttä koskeva sääntely**

- Lainmuutoksella tulee yksiselitteisesti viestiä jokaisen vesillä liikkujan – erityisesti vesikulkuneuvon päällikön – vastuullisuudesta. Olosuhteet vesillä liikuttaessa voivat muuttua nopeasti. Siksi jokaisessa vesikulkuneuvossa tulee olla selkeästi määritelty päällikkö, jolla on riittävä kyky ja taito vesikulkuneuvonsa kuljettamiseen ja käyttöön kaikissa olosuhteissa – ei pelkästään niissä hyvissä olosuhteissa, joissa on lähdetty liikkeelle tai pelkästään teknisiin apuvälineisiin tukeutuen. Päällikkyuden toiminnan merkitys korostuu vaara- ja hätätilanteissa.
- Lakiesityksen 5 §:ssä määritellään vesikulkuneuvon käyttämistä koskevat yleiset velvollisuudet, kuten huolellisuus- ja varovaisuusvelvoitteet, 6 §:ssä vesikulkuneuvon kuljettamista, ohjailua ja hallintaa sekä sen kuljettajaa, päällikköä ja luovuttajaa koskevat yleiset vaatimukset. Uudessa 7 §:ssä säädetään vesikulkuneuvon päällikön yleisestä vastuusta. Ennen kaikkea päällikön tulee vastata, että vesikulkuneuvoa kuljetetaan vesiliikennesääntöjen ja hyvän merimiestaidon mukaisesti. Maininnan arvoista on, että lakiesityksen 7 §:n mukaan päällikkyyteen on sisällytetty henkilökohtaiseen arvioon perustuvia, turvallisuutta koskevia päätöksiä. Tällaisen – hyvänä merimiestaitona tai -tapana tunnetun – terveen järjen käytön, huolellisuuden ja kokemusperäisen osaamisen tarkoituksena on mahdollistaa turvallinen vesiliikenne liikkujan ulkoisesta statuksesta huolimatta. Siksi ei ole mielekäästä tyhjentävästi listata kaikkia niitä asioita, joita tulee ottaa veneillessä huomioon tai olla veneessä mukana. Nämä asiat, kuten myös hyvää merimiestapaa ja -taitoa koskevan informaation jakaminen, ovat hoidettavissa asianmukaisella opastuksella, valistuksella ja koulutuksella sekä tarvittaessa annettavalla täsmentävällä sääntelyllä. Myös toimiva liikenteen valvonta ja automaation lisäämisen mahdollistaminen edellyttävät selkeätä päällikkyysääntelyä.
- Hyvään merimiestapaan esitämme lisättäväksi, että henkilön, joka työskentelee veneessä tai huoltaa sitä havaitsee veneen turvallisuuden tai kulkuun, kuntoon liittyvän turvallisuusriskin, on tuotava se heti esille päällikölle.
- Hyvään merimiestapaan esitämme lisättäväksi myös, että veneen päällikön on huolehdittava siitä, että vene on oikein kiinnitettynä ja ettei se kolhi muita veneitä eikä laituria huomioiden ohi ajavien alusten aaltovaikutuksen. On olemassa vain turvallinen kiinnitys, ei ole kesä- eikä syyskiinnityksiä.
- Vesikulkuneuvon päällikköä koskevat vastuut on pyritty sisällyttämään tarvittavan täsmällisinä ja tarkkarajaisina suhteessa lain aineellisiin säännöksiin, kuten 107–109 §:ssä säädettyihin vesikulkuneuvoja ja niiden varusteita koskeviin vaatimuksiin. Vastaavasti lakiesityksen 120–130 §:n rangaistussäännöksissä ja liikennevirhemaksujärjestelmässä on pyritty huomioimaan paitsi vesiliikenteen sääntelyn aiemmin ongelmakohtina olleet rikosoikeudellinen laillisuusperiaate sekä oikeusturvaa koskeva perusoikeussääntely, myös tieliikennelain vireillä olevan kokonaisuudistuksen kanssa olevat yhtäläisyydet.
- Lakiesityksen huviveneilyyn liittyvää päällikkyysääntelyä voidaan tässä mielessä pitää onnistuneena ja ammattimerenkulun sääntelyssä asetettuihin vaatimuksiin rinnastettavana ja suhteutettuna.

### **Pätevyyskirjat**

- Meriliitto esittää kuitenkin, että pätevyyskirjavaatimus (kansainvälinen huviveneen kuljettajan kirja) olisi syytä harkita ns muskeliveneille (olivat ne sitten huviveneitä tai vuokraveneitä) kun sellaisen moottoriteho ylittää jonkin tietyn tehorajan. Nämä veneet ovat aiheuttavat monia vaaratilanteita.



# MERILIITTO - SJÖFARTSFÖRBUND FINNISH MARITIME ASSOCIATION

## Vesiliikennejuopumus

- Vesiliikenne kohdassa juopumus on syytä tarkentaa ammattimaisessa vesiliikenteessä vallitseva käytäntö.  
Monessa varustamoissa turvallisuusohjesääntö tai työturvallisuusohjeet ovat alkoholin suhteen sekä huumeiden suhteen jyrkempiä kuin vallitseva laki, vaikka ammattimaisessa liikenteessä vesiliikennejuopumuksesta tuomitaankin se, joka ohjailee alusta tai määräyksestä toimii tällaisen aluksen sen kulun turvallisuuden tai ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseen olennaisesti vaikuttavassa työtehtävässä ja veren alkoholipitoisuus tehtävän aikana tai sen jälkeen on vähintään 0,5 mg promillea tai tekijällä on vähintään 0,22 milligrammaa alkoholia litrassa. Laissa pitäisi todeta, että eri toimijoilla voi olla sisäisiä tiukempiakin sääntöjä.

## Yleistä

- Lakiesitys ajanmukaistaa ja kokoaa yhteen vesiliikenteen keskeiset säännöt. Uudistuksessa on onnistuttu yksinkertaistamaan ja keventämään sääntelyä sekä hyödyntämään joustavaa ja tavoiteperusteista sääntelyä. Tällainen joustava sääntely soveltuu lähtökohtaisesti hyvin vesillä liikkumisen sääntelyyn, koska itse sääntelykohde on dynaaminen ja sääntelyn kohteena olevien käyttäytymistä voi olla vaikea ennakoita, kun huomioidaan vaihtelevat tilanteet ja vallitsevat olosuhteet. Joustava sääntely jättää myös "joustovaraa" niin yhteiskunnallisten arvostusten muutoksille, tekniikan kehitykselle kuin informaation lisääntymisen huomioimiselle lain soveltamisessa. Samalla esityksessä on kuitenkin ansiokkaasti korostettu vesiliikenneturvallisuuden kannalta keskeisiä osa-alueita, kuten asianmukaisen näkö- ja kuulotähystyksen ylläpitoa kulussa ollessa sekä olosuhteisiin nähden oikein valittua, turvallista nopeutta (12 §). Samalla lakiesitys viestii vastuullisuuden merkityksestä erittäin selvästi.
- Nyt kun itse lakia ollaan muuttamassa, ehdottamme, että nopeustaulumerkintöihin tuotaisiin rajoittavat numerot solmuina, mikä on merenkulussa tavallisin nopeuden määrittelmä ja erityisesti veneissä ainoa nopeusmittarinäyttö.
- Tulli, Raja ja Poliisi suorittavat vesialueilla samoja valvontatehtäviä. Tällöin on syytä varmentaa, että viranomaisohjeistus on yhteneväistä.
- Samoin aluehallinnon ja liikenneviraston toimintaa täytyy sujuvoittaa niin, että yhdellä on kokonaisvastuu asiasta. Tällöin lupa- ja ilmoitusasiat hoituvat keskitetysti eikä erikseen kysytä lausuntoja samasta asiakokonaisuudesta.
- Kokonaisuutena lakiesitys muodostaa vesiliikenteen turvallisuuden, vastuullisen veneilyn ja muun vesillä liikkumisen turvaamisen kannalta kattavan ja hallittavissa olevan kokonaisuuden.

## Muuta

- Nyt kun vesiliikennelakia ollaan uudistamassa ja niin ikään vesillä liikkumista merkittävin osin sääntelevän merilain ja ammattimerenkulunkin sääntelyn muita osasia on jälleen kerran liikennekaaren II-vaiheessa avattu, olisi jo korkea aika aloittaa hallittu valmistelu myös merilain kokonaisvaltaiseksi nykyaikaistamiseksi, erityisesti sen rangaistussäännösten osalta. Merenkulun, erityisesti merilain, säännökset ovat aukollisia ja vanhentuneita, koska vuoden 1939 merilaissa olleet kriminalisoinnit siirrettiin lähes sellaisenaan vuoden 1994 merilain 20 lukuun. Nykyisen vesiliikennelain tullessa voimaan vuonna 1996, todettiin, että vuoden 1994 merilain 20 luvun



# MERILIITTO - SJÖFARTSFÖRBUNDET

## FINNISH MARITIME ASSOCIATION

säännöksille oli jo tuolloin ilmeinen uusimistarve. Merilakiin, rikoslakiin ja muihin meriturvallisuuslakeihin pilkotut rangaistussäännökset eivät nykyisellään vastaa rikosoikeuden yleisiä oppeja ja systematiikkaa. Rikoslain kokonaisuudistuksen tavoitteena oli siirtää kaikkien liikennemuotojen osalta vaarallisimmat ja vankeusuhkaiset rikokset rikoslakiin. Rikoslakiuudistuksessa vankeusrangaistuksen määräävät säännökset on keskitetty rikoslakiin, mutta näin ei kuitenkaan ole tapahtunut merilain rangaistussäännösten osalta, näin siitäkkin huolimatta, että monet niistä lähestyvät rikosoikeudelliselle laillisuusperiaatteelle vieraita blanko-kriminalisointeja.

Kunnioitavasti

Helsingissä, elokuun 15. pnä 2018

MERILIITTO – SJÖFARTSFÖRBUNDET RY

Mikko Niini  
puheenjohtaja  
merenkulkuneuvos