

6.8.2018

Liikenne- ja viestintäministeriö

Liikenne- ja viestintäministeriön lausuntopyyntö
LVM/1832/03/2016

LAUSUNTO LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖN
LUONNOKSESTA HALLITUKSEN ESITYKSEKSI
VESILIIKENNELAIKSI JA ERÄIKSI SIIHEN LIITTYVIKSI LAEIKSI

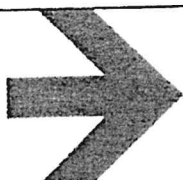
1. Yleistä / Esityksen keskeinen sisältö

Liikenne- ja viestintäministeriön luonnoksessa hallituksen esitykseksi, jäljempänä myös "Esitys", ehdotetaan muutettavaksi vesiliikennelakia ja eräitä siihen liittyviä lakeja (jäljempänä myös "vesiliikennelaki").

Esityksen tavoitteena on sääntelyn ajanmukaistaminen, viranomaisten roolien ja tehtävien selkeyttäminen sekä sääntelyn sujuvoittaminen. 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 kieltoja ja rajoituksia koskevan sääntelyn yhteen kokoamisen, vesikulkuneuvojen varusteiden käyttöä koskevan sääntelyn sekä vesikulkuneuvojen rekisteröintiä koskevat säännökset ja huvialuksen päällikön pätevyysvaatimukset.

Esityksen lähtökohtana toimii kansainvälinen sääntely. Uudistuksella on myös pyritty selkeyttämään vesiliikennelain ja merilain suhdetta.

Uudistuksella ehdotetaan myös, että kaikista vuokraveneitä koskevista katsastus- ja varustevaatimuksista luovuttaisiin ja miehittämättöminä vuokrattuja veneitä koskisi yleinen huviveneitä ja niiden käyttöä koskeva sääntely. Miehitetyn vuokravenetoiminnan pätevyysvaatimuksia kevennettäisiin.



6.8.2018

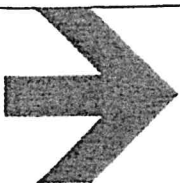
Uudistuksessa ehdotetaan sanktiojärjestelmän ajanmukais-
tamista ja sen yhteydessä toteutettaisiin pääpiirteissään sa-
manlainen liikennevirhemaksujärjestelmä kuin tieliikenteessä
on esitetty otettavan käyttöön. Vesiliikenteessä liikennevirhe-
maksua ei kuitenkaan voitaisi määrätä vesikulkuneuvokoh-
teisesti pysäyttämättä vesikulkuneuvoa. Koska vesiliikenteen
ja tieliikenteen rikkomuksia koskevien järjestelmien tulisi olla
samankaltaiset, tulisi vesiliikenteen liikennevirhemaksujär-
jestelmä toteuttaa samanaikaisesti tieliikenteen vastaavan
järjestelmän kanssa.

2. Esityksen keskeiset tavoitteet

Uudistuksessa ehdotetaan, että tarpeelliset liikennesäännöt
ja niiden peruseriaatteet kootaan mahdollisuuksien mukaan
yhteen lakiin. Nykytilanteessa vain osa käyttäytymistä kos-
kevasta sääntelystä sisältyy vesiliikennelakiin, muun säänte-
lyn sisältyessä suurelta osin lakia alempiasteiseen säänte-
lyyn. Uudistuksen lähtökohtana on kansainvälinen sääntely,
koska sillä on säännelty vesillä liikkuja ja heidän käyttäyty-
mistään hyvin yksityiskohtaisesti.

Uudistuksessa ehdotetaan muussa kuin kauppamerenku-
lussa käytettävän vesikulkuneuvon päällikköä koskevan
sääntelyn aikaansaamista. Uudistuksessa ehdotettu sään-
tely koskee lähinnä vapaa-ajan veneilyä vastaten osittain
merilain sääntelyä. Päällikkönä pidettäisiin kuljettajaa, käyt-
täjää tai muuta henkilöä, joka tosiasiallisesti ohjailisi tai hallit-
sisi vesikulkuneuvoa. Jos päällikkyydestä olisi epäselvyyttä,
olisi päällikön vastuu viime sijassa vesikulkuneuvon omista-
jalla tai haltijalla.

Uudistuksessa ehdotetaan myös, että kaikista vuokraveneitä
koskevista katsastus- ja varuste-vaatimuksista luovuttaisiin ja
miehittämättömiä vuokrattuja veneitä koskisi yleinen huvive-
neitä ja niiden käyttöä koskeva sääntely. Miehitetyt vuokra-
venetoiminnan pätevyysvaatimuksia kevennettäisiin. Vuok-
raveneen kuljettajankirjaa edellytettäisiin vain, jos vesikulku-
neuvoa käytettäisiin pääasiallisesti ammattimaisessa vuok-
ravenetoiminnassa. Tähän toimintaan sovellettaisiin myös
merilain ankarampaa päällikkösääntelyä mukaan lukien me-
rilain ankaria rangaistuksia. Rajauksella merilakiin selkeytet-
täisiin sitä, mikä vuokravenetoiminta olisi kauppamerenkul-
kua.



6.8.2018

Uudistuksessa ehdotetaan sanktiojärjestelmän ajanmukais-
tamista ja sen yhteydessä toteutettaisiin myös pääpiirteis-
sään samanlainen liikennevirhemaksujärjestelmä kuin tieliik-
kenteessä on esitetty otettavan käyttöön. Vesiliikenteessä
liikennevirhemaksua ei voitaisi määrätä vesikulkuneuvokoh-
taisesti pysäyttämättä vesikulkuneuvoa. Liikennevirhemaksu
olisi luonteeltaan sekä hallinnollinen sanktio että rangaistus.
Koska vesiliikenteen ja tieliikenteen rikkomuksia koskevien
järjestelmien tulisi olla samankaltaiset valvovien viranomais-
ten käytännön työn helpottamiseksi ja kustannusten mini-
moimiseksi ja tieliikenteen liikennevirhemaksujärjestelmä
edellyttää viranomaisten tietojärjestelmien muutosta, tulisi
vesiliikenteen liikennevirhemaksujärjestelmä toteuttaa sa-
manaikaisesti tieliikenteen vastaavan järjestelmän kanssa.

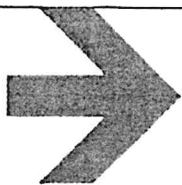
3. HKL:n ja Suomenlinnan Liikenne Oy:n yksityiskohtainen lausunto liikenne- ja vies-
tintäministeriön ehdotusluonnoksesta vesiliikennelaiksi ja eräksi siihen liittyviksi la-
eiksi

HKL ja SLL toteavat yhteisesti pyydettyinä lausuntonaan
seuraavaa:

Suomenlinnan Liikenne Oy (SLL) on HKL:n kokonaan omis-
tama osakeyhtiö, joka harjoittaa vesiliikennettä sopimuksen
perusteella Helsingin keskustan ja Suomenlinnan välillä.
Aluksen henkilöliikenteessä noudatetaan Helsingin seudun
liikenne –kuntayhtymän yhteistariffia.

Liikenne- ja viestintäministeriön ehdotusluonnos sisältää
HKL:n joukkoliikenteenä hoitaman vesiliikenteen näkökul-
masta vain pieniä muutoksia, joilla ei juurikaan ole vaiku-
tusta HKL:n tai SLL:n toimintaan. HKL ja SLL pitävät tär-
keänä sitä, että vesiliikennettä koskevat liikennesäännöt
kootaan mahdollisuuksien mukaan yhteen lakiin.

Ehdotusluonnoksen keskeinen sisältö vastaa pääasiassa
voimassa olevaa lainsäädäntöä. Lainsäädäntöön tehdään
tässä vain pieniä täsmennyksiä ja muutoksia. HKL arvioi,
että täsmennysten vaikutus lain soveltamiseen on selkeyt-
tävä, mutta ettei niillä ole tässä vaiheessa toiminnallisesti
merkittäviä vaikutuksia HKL:n käytännön toimintaan ja toi-
mintatapoihin.



6.8.2018

HKL pitää hyvänä, että vesiliikennelain uudistuksella pyritään selkeyttämään hajanaista ja osin vanhentunutta sääntelyä. Samoin HKL pitää hyvänä, että ehdotuksessa täsmennetään huviveneen päällikköä koskevaa sääntelyä sekä sanktiojärjestelmää muutetaan selkeämmäksi. Tärkeää on HKL:n näkökulmasta myöskin se, että ehdotusluonnoksessa huomioidaan merenkulun automatisaatiokehitys ja mahdollistetaan automaatiokokeilut.

Helsingissä 6. päivänä elokuuta 2018

HELSINGIN KAUPUNGIN LIIKENNELIIKELAITOS

Yrjö Jundström
vs. toimitusjohtaja

Rain Mutka
vs. hallintojohtaja

