

Luonnos hallituksen esitykseksi vesiliikennelainsäädännön ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi uusi vesiliikennelaki. Uudistuksen tavoitteena on vesiliikenteen käyttäytymistä koskevan sääntelyn ajanmukaistaminen, viranomaisten roolien ja tehtävien selkeyttäminen sekä sääntelyn sujuvoittaminen pääministeri Juha Sipilän hallitusohjelman mukaisesti. Tavoitteena on myös automaation mahdollistaminen. Lisäksi uudistuksen tavoitteena on myös vesiliikenteen turvallisuuden ja vastuullisen veneilyn lisääminen.

Esitys sisältää vesiliikenteen liikennesääntöjen ja sen ohjaamisen periaatteiden ajanmukaistamisen ja kokoamisen yhteen lakiin, uuden huviveneen päällikköä koskevan sääntelyn, vuokra-venesääntelyn 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.

Koska vesillä liikkuja ja heidän käyttäytymistään sääntelee hyvin yksityiskohtaisesti ja pakottavasti myös kansainvälinen sääntely, on uudistuksessa lähtökohdaksi otettu kyseinen kansainvälinen sääntely. Toisaalta uudessa sääntelyssä on kiinnitetty erityistä huomiota esimerkiksi kanavaliikenteen vaatimaan erityiseen sääntelyyn mukaan lukien Saimaan kanavalla liikkumista koskevaan sääntelyyn.

Ehdotettu sääntöjen ja periaatteiden yhteen kokoaminen ja selkeyttäminen auttaisi kansalaisia tulemaan tietoisimmiksi vesillä liikkumisen säännöistä, mikä parantaisi vesiliikenteen turvallisuutta. Se selkeyttäisi viranomaisten rooleja ja tehtäviä.

Uudistuksella on pyritty selkeyttämään vesiliikennelain ja merilain suhdetta. Merilaki sääntelee pääosin kauppamerenkulkua, mutta sitä voi tapauskohtaisesti soveltaa myös huviveneilyyn. Vesiliikenteen säännöt koskevat lähtökohtaisesti sekä kauppamerenkulkua että huviveneilyä.

Liikennesääntöjä yhteen koottaessa ja uudistettaessa on sääntelyä sujuvoitettu silloin kun on ollut kyse puhtaasti kansallisesta sääntelystä, kuten liikennesäännöistä kanavilla ja avattavilla silloilla tai kun on ollut kyse normaalia väylänpitoa koskevasta sääntelystä.

Esityksessä ehdotetaan muussa kuin kauppamerenkulussa käytettävän vesikulkuneuvon päällikköä koskevaa uutta sääntelyä. Kauppamerenkulun osalta päälliköstä säädetään merilaissa ja liikenteen palveluista annetussa laissa. Ehdotettu, lähinnä vapaa-ajan veneilyä koskeva päällikkyyssääntely, vastaisi osittain merilain sääntelyä, mutta vaatimukset olisivat kevyemmät. Päällikkönä pidettäisiin kuljettajaa, käyttäjää tai muuta henkilöä, joka tosiasiallisesti ohjailisi tai hallitsisi vesikulkuneuvoa. Jos päällikkyydestä olisi epäselvyyttä, olisi päällikön vastuu viime sijassa vesikulkuneuvon omistajalla tai haltijalla. Veneen päällikkö vastaisi muun muassa siitä, että siinä matkustavilla henkilöillä on kelluntavälineet puettuna olosuhteiden niin vaatiessa.

Vapaa-ajan veneilyssä ja vesillä liikkumisessa päällikkyyssäätely on tarpeen niin vesikulkuneuvossa matkustavien henkilöiden turvallisuuden, liikenteen valvonnan helpottumisen kuin automaation mahdollistamisen kannalta.

Uudistuksessa ehdotetaan myös, että kaikista vuokraveneitä koskevista katsastus- ja varuste-vaatimuksista luovuttaisiin ja miehittämättömiä vuokrattuja veneitä koskisi yleinen huviveneitä ja niiden käyttöä koskeva säätely. Esityksessä on kuitenkin täsmennetty huviveneitä koskevia varustevaatimuksia nykyisestä ja se sisältää mahdollisuuden antaa varusteista määräyksiä tarvittaessa. Lisäksi esitys sisältää joitain vesikulkuneuvon vuokralle antajia koskevia velvoitteita. Vuokraveneitä olisivat jatkossa vain miehitettyt vuokraveneet.

Miehitetyn vuokravenetoiminnan pätevyysvaatimuksia kevennettäisiin. Vuokraveneen kuljettajankirjaa edellytettäisiin vain, jos vesikulkuneuvoa käytettäisiin pääasiallisesti ammattimaisessa vuokravenetoiminnassa. Tähän toimintaan sovellettaisiin myös merilain ankarampaa päällikkösäätelyä mukaan lukien merilain ankaria rangaistuksia. Rajauksella merilakiin selkeytettäisiin sitä, mikä vuokravenetoiminta olisi kauppamerenkulkua. Tämä olisi tärkeää erilaisilla aluksilla matkustavien matkustajien samanlaisen kohtelun, turvallisuuden ja oikeuksien vuoksi. Toisaalta helpotettaisiin esimerkiksi meripelastustoimintaan ja muuhun vapaaehtoistoimintaan liittyvää vuokraveneilyä ja koulutustoimintaa. Muuta vuokravenetoimintaa koskisi joka tapauksessa esitetyn lain uusi yksityiskohtainen päällikkösäätely ja sanktiot sekä vaaratilanteissa rikoslain rangaistukset.

Kaikki vuokravenetoimintaa koskevat muutokset helpottaisivat veneiden vuokraustoimintaa ja jakamistaloutta sekä edistäisivät perustuslain elinkeinovapauden toteutumista.

Uudistuksessa ehdotetaan sanktiojärjestelmän ajanmukaistamista ja sen yhteydessä toteutettaisiin myös pääpiirteissään samanlainen liikennevirhemaksujärjestelmä kuin tieliikenteessä on esitetty otettavan käyttöön. Vesiliikenteessä liikennevirhemaksua ei voitaisi kuitenkaan määrätä vesikulkuneuvokohtaisesti pysäyttämättä vesikulkuneuvoa. Virhemaksun määräisi poliisi, Rajavartiolaitos tai Tulli.

Järjestelmä korvaisi nykyisen rikesakkojärjestelmän vähäisemmistä teoista. Maksujen määrät olisivat pääsääntöisesti saman tasoiset kuin ne ovat nykyään rikesakkolaissa. Teot olisi kuitenkin arvioitu uudelleen. Hallinnollisten sanktioiden käyttöönottoa on tarkasteltu oikeudenhoidon uudistamisohjelmassa vuosille 2013-2025 (oikeusministeriön julkaisu 16/2013), joka on pääministeri Juha Sipilän hallituksen kivijalkahanke. Ohjelmassa kysytään, onko rikosoikeusjärjestelmän nykyinen laaja käyttö tarkoituksenmukaista ja todetaan, että hallitus selvittää edellytykset hallinnollisten sanktioiden käyttöalan laajentamiselle.

Tieliikenteen osalta liikennevirhemaksujärjestelmää ollaan ottamassa käyttöön, mutta aikaisintaan vuonna 2020. Koska vesiliikenteen ja tieliikenteen rikkomuksia koskevien järjestelmien tulisi olla samankaltaiset valvovien viranomaisten käytännön työn helpottamiseksi ja kustannusten minimoimiseksi ja tieliikenteen liikennevirhemaksujärjestelmä edellyttää viranomaisten tietojärjestelmien laajaa muutosta, tulisi vesiliikenteen liikennevirhemaksujärjestelmä toteuttaa samanaikaisesti tieliikenteen vastaavan järjestelmän kanssa. Jatkossa, automaation kehittyessä niin, että viranomainen voisi automaattivalvonnassa tunnistaa myös vesiliikenteessä paitsi vesikulkuneuvon rekisterinumeron, myös vesikulkuneuvon päällikön riittävällä varmuudella, voitaisiin lakia haluttaessa helpommin muuttaa niin, että myös vesiliikenteessä kulkuneuvokohtainen liikennevirhemaksu voitaisiin ottaa käyttöön.

Sisällys

ESITYKSEN PÄÄASIAALLINEN SISÄLTÖ.....	1
YLEISPERUSTELUT.....	5
1 JOHDANTO.....	5
2 NYKYTILA.....	5
2.1 Lainsäädäntö.....	5
2.1.1 Vesiliikennelaki ja -asetus.....	5
2.1.2 Huviveneiden markkinoille saattaminen ja sitä koskeva tekninen sääntely.....	6
2.1.3 Vesillä liikkumista ja väylien merkintää koskeva muu yleinen sääntely.....	6
2.1.4 Vesikulkuneuvojen rekisteröinti.....	10
2.1.5. Pätevyysvaatimukset huviveneen ja huvialuksen kuljettamiseksi.....	10
2.1.6 Radioluvat.....	11
2.1.7 Vuokraveneiden turvallisuutta, miehitystä ja miehistön pätevyyttä koskevat vaatimukset.....	11
2.1.8 Merilain soveltuvuus veneilyyn.....	13
2.1.9 Meripelastusta ja ympäristövaatimuksia koskeva sääntely.....	14
2.1.10 Vesiliikenneonnettomuudet ja rikkomukset.....	14
2.1.11 Muita vesillä liikkumista ja veneilyä koskevia säädöksiä.....	16
2.2 Käytäntö.....	17
2.2.1 Veneily ja vuokravenetoiminta.....	17
2.2.2 Vesiliikenteen valvonnasta.....	20
2.2.3 Veneilyn turvallisuutta ja ympäristövastuuta edistävä viestintä.....	25
3 NYKYTILAN ARVIOINTI.....	26
3.1 Vesiliikenteen turvallisuuspuutteet.....	26
3.1.1 Vesiliikenneonnettomuudet.....	26
3.1.2 Varusteita koskevat puutteet ja veneen päällikkyys.....	29
3.1.3 Alkoholien käytöstä.....	30
3.1.4 Veneilyajokortti ja venekatsastus.....	31
3.1.5 Merikarttojen käyttö.....	31
3.2 Sääntelyn hajanaisuuteen, vanhentuneisuuteen ja perustuslainmukaisuuteen liittyvät ongelmat.....	32
3.2.1 Yleistä sääntelyn hajanaisuudesta ja epäselvyyksistä.....	32
3.2.2 Vesiliikennettä koskevan sääntelyn, säädösten ja sääntelyn vanhentuneisuuteen liittyvät ongelmat.....	33
3.2.3 Kieltojen ja rajoitusten puuttuva koordinointi ja niiden valvontaan liittyvät ongelmat.....	34
3.2.4 Merilain soveltuvuuteen liittyvät epäselvyydet ja huviveneen päällikkösääntelyn tarve.....	35
3.2.5 Vuokraveneiden sääntelyn keventämistarpeet.....	36
3.2.6 Viranomaisten yleisten vastuiden selkeyttäminen ja vireillä olevien muiden uudistusten vaikutus.....	37
3.2.7 Sanktiojärjestelmän uudistamistarve.....	37
3.2.8 Automaation kehittämistarve.....	39

4	KANSAINVÄLINEN KEHITYS SEKÄ ULKOMAIDEN JA EU:N LAINSÄÄDÄNTÖ	39
4.1	Yleistä	39
4.2	Kansainväliset sopimukset	39
4.3	Kansainväliset suositukset	40
4.4	Euroopan unionin lainsäädäntö	41
4.5	Pohjoismainen yhteistyö ja merilaki	41
4.6	Eräiden muiden Pohjois-Euroopan maiden sääntelystä aihealueittain	41
5	ESITYKSEN TAVOITTEET JA KESKEISET EHDOTUKSET	47
5.1	Tavoitteet	47
5.2	Keskeiset ehdotukset	47
5.3	Taloudelliset vaikutukset	49
5.4	Vaikutukset viranomaisten toimintaan	51
5.5	Vaikutukset turvallisuuteen	54
5.6	Ympäristövaikutukset	56
5.7	Yhteiskunnalliset vaikutukset	56
6	ASIAN VALMISTELU JA LAUSUNNOT	57
7	MUITA ESITYKSEEN VAIKUTTAVIA SEIKKOJA	57
7.1	Esityksen suhde Ahvenanmaan itsehallintoon	57
7.2	Riippuvuus muista esityksistä	59
	YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT	59
1	LAKIEHDOTUKSEN PERUSTELUT	59
1.1	Ehdotus vesiliikennelaiksi	59
1.2	Muut lainsäädännön muutokset	109
	II OSA	110
2	SUHDE PERUSTUSLAKIIN JA SÄÄTÄMISJÄRJESTYS	111
	Vesiliikennelaki	116
	Laki	166
	aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä (1686/2009) annetun lain muuttamisesta	166
	Laki	168
	laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain (1687/2009) muuttamisesta	168
	Laki	169
	liikenteen palveluista (320/2017) annetun lain muuttamisesta	169
	Laki	170
	maantielain (503/2005) muuttamisesta	170
	Laki	171
	rikesakkorikkomuksista annetun lain (986/2016) muuttamisesta	171
	Laki	172
	rikoslain (39/1889) muuttamisesta	172
	Laki	173
	sakon ja rikesakon määräämisestä (754/2010) annetun lain muuttamisesta	173

YLEISPERUSTELUT

1 Johdanto

2 Nykytila

2.1 Lainsäädäntö

2.1.1 Vesiliikennelaki ja -asetus

Vesiliikennelaissa (463/1996) säädetään yleisesti vesillä liikkumisesta vesikulkuneuvolla. Vesikulkuneuvon käsite on laaja. Vesikulkuneuvolla tarkoitetaan veteen tukeutuvaa ja vesillä liikkumiseen tarkoitettua kulkuvälinettä ja laitetta. Laki sisältää vesillä liikkujan velvollisuuksia ja vastuuta koskevaa yleistä sääntelyä sekä kilpailujen ja harjoitusten rajoittamista sekä tiettyjen vesikulkuneuvojen käytön rajoittamista koskevaa sääntelyä. Lisäksi se sisältää kanavaliikenteen ohjauspalvelujen järjestämisen pääperiaatteet. Sääntely kohdistuu osittain vain pienempien vesikulkuneuvojen, kuten veneiden ja vesiskoottereiden, käyttäjiin. Lain yleiset velvollisuudet koskevat lähtökohtaisesti kaikkia vesillä vesikulkuneuvolla liikkujia. Vesillä liikkujan yleisiä velvollisuuksia ovat muun muassa velvollisuus noudattaa olosuhteiden edellyttämää huolellisuutta ja varovaisuutta, velvollisuus toimia niin, ettei vaikeuteta tai häiritä muiden vesillä liikkumista ilman pakottavaa syytä tai aiheuteta vaaraa tai vahinkoa muille tai tarpeetonta haittaa ympäristölle sekä velvollisuus pysähtyä ja esittää kuljettajaa ja kulkuneuvoa koskevat asiakirjat. Vesikulkuneuvon kuljettajana ei saa toimia henkilö, jolla ei ole olosuhteisiin nähden tarvittavaa ikää, kykyä tai taitoa. Rekisteröitävän moottorikäyttöisen vesikulkuneuvon kuljettajan vähimmäisikä on pääsääntöisesti 15 vuotta. Lisäksi laki sisältää liikkumisen alueellisia rajoituksia ja kieltoja sekä vesialueen kilpailu- ja harjoituslupia koskevia säännöksiä ja kanavaliikenteen ohjauspalveluja koskevaa sääntelyä, joka kohdistuu myös kauppamerenkulkuun.

Lain yleisestä valvonnasta vastaa Liikennevirasto. Lain noudattamista ympäristöhaittojen ehkäisemisen ja torjumisen osalta valvoo toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (jäljempänä ELY-keskus) sen toimialueella. Vesikulkuneuvojen käyttämisen valvonnasta vesialueella vastaavat Liikenteen turvallisuusvirasto, Poliisi, Rajavartiolaitos ja Tulli.

Alueellisista kielloista ja rajoituksista päättää ELY-keskus, paitsi jos kyse on yleisestä kulkuväylästä, jolloin päätösvalta asiasta on lain mukaan Liikennevirastolla. Moottorikäyttöisten vesikulkuneuvojen kilpailujen tai harjoitusten toistuvaan tai pysyvään järjestämiseen tarvitaan pääsääntöisesti lupa, jonka myöntää kunta. Useamman kunnan alueelle kilpailu- tai harjoituslupa on kuitenkin haettava ELY-keskukselta.

Jos tietty moottorikäyttöinen vesikulkuneuvotyyppi aiheuttaa haittaa luonnolle, muulle ympäristölle, kalastukselle, muulle elinkeinolle tai yleiselle luonnon virkistyskäytölle tai muulle yleiselle edulle, laki sisältää myös mahdollisuuden kieltää tuon kulkuneuvotyypin käyttö aluekohtaisesti. Kiellosta päättää ELY-keskus lukuun ottamatta kauppamerenkulkuun käytettäviä aluksia, joita koskevasta kiellosta päättää Liikenteen turvallisuusvirasto.

Laki sisältää yleisen valtuutuksen säätää asetuksella pysähdysmerkeistä ja Liikenneviraston määräyksellä niistä vesiliikennemerkeistä, joissa on kyse kielto- ja rajoitusmerkeistä. Valtioneuvoston asetuksella puolestaan annetaan oikeus säätää vesiliikenteen liikennesäännöistä, vesikulkuväylien merkitsemisestä sekä vesiliikenteen ohjaamisesta ja siihen liittyvästä valvonnasta. Laissa valtuutetaan lisäksi Liikennevirasto antamaan määräyksiä vesiliikenteen ohjaamisesta ja siihen liittyvästä valvonnasta, vesiliikenteen liikennesäännöistä ja vesikulkuväylien merkitsemisestä. Vesikulkuneuvojen ja niiden moottoreiden, varusteiden ja tarvikkeiden tarkempien teknisten määräysten ja poikkeusten antamisen osalta laissa annetaan sen sijaan valtuus Liikenteen turvallisuusvirastolle.

Vesiliikenneasetus (124/1997) sisältää tarkempia säännöksiä vesikulkuneuvon perusvarustuksesta. Siihen kuuluvat muun muassa pelastusliivit, tyhjennyspumppu tai muu väline veden poistamiseen, aivot tai mela ja käsisammutin. Asetus sisältää myös tarkempia säännöksiä kielto- ja rajoitusasioiden käsittelystä. Se sisältää myös valtuutuksen Merenkulkuhallitukselle antaa määräyksiä ja poikkeuksia vesikulkuneuvoja ja niiden moottoreita, varusteita ja tarvikkeita koskevista määräyksistä. Merenkulkuhallituksen 23.4.1997 antama päätös vesikulkuneuvojen varusteista on yhä voimassa ja se sisältää lähinnä pelastusliivien hyväksyntää koskevat vaatimukset ja käsisammutinvaatimusta koskevat poikkeukset.

2.1.2 Huviveneiden markkinoille saattaminen ja sitä koskeva tekninen sääntely

Huviveneiden turvallisuudesta ja päästövaatimuksista annetussa laissa (1712/2015, jäljempänä huvivenelaki) säädetään huviveneiden, vesiskoottereiden ja niiden varusteiden ja moottorien vaatimustenmukaisuudesta. Laissa säännellään näiden kulkuneuvojen saattamisesta markkinoille ja se koskee erityisesti toiminnanharjoittajia. Huvivene lain soveltamisalaan kuuluvat vesikulkuneuvot, joita ovat huviveneet ja vesiskootterit. Huviveneillä tarkoitetaan enintään 24-metrisiä veneitä. Lain soveltamisalaan eivät täten kuulu esimerkiksi huvialukset. Vesikulkuneuvossa on tämän lain mukaan oltava CE-merkintä ja sille on tehtävä vaatimustenmukaisuusarviointi ennen kuin se voidaan saattaa markkinoille. Vesikulkuneuvojen markkinavalvonnasta on vastannut Liikenteen turvallisuusvirasto. Laki pohjautuu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviin 2013/53/EU huviveneistä ja vesiskoottereista sekä direktiiviin 94/25/EY kumoamisesta (huvivenedirektiivi). Tulli valvoo huvivene lain vaatimusten noudattamista Euroopan unionin ja Euroopan talousalueen ulkopuolelta tapahtuvassa tuotteiden maahantuonnissa.

Liikenteen turvallisuusviraston määräys huviveneiden turvallisuudesta ja päästövaatimuksista (14.1.2016, TRAFI/10668/03.04.01.00/2015) sisältää vesikulkuneuvojen melu- ja päästövaatimukset sekä tuotteiden suunnittelu- ja rakentamismääräykset. Määräyksellä on pantu täytäntöön huvivenedirektiivin liitteet.

Valtioneuvoston asetus nestekaasulaitosten turvallisuusvaatimuksista (858/2012) sisältää säännökset muun muassa kaasulaitteiden asentamisesta ja sijoittamisesta veneessä.

2.1.3 Vesillä liikkumista ja väylien merkintää koskeva muu yleinen sääntely

Vesillä liikkumista säätelevät pääasiassa kansainväliset meriteiden säännöt. Ennen yhtenäisten kansainvälisten sääntöjen ja käytäntöjen kehittämistä eri puolilla maailmaa sovellettiin erilaisia käytäntöjä, eri yleissopimuksia ja monia epävirallisia menettelyjä. Seurauksena oli epä johdonmukaisuuksia ja jopa ristiriitoja, jotka johtivat tahattomien yhteentörmäysten syntymiseen. Aluksen navigaatiovalot, pimeässä toimiminen sekä navigointimerkit eivät myöskään olleet standardoituja, mikä aiheutti vaarallisia sekaannuksia ja epäselvyyksiä alusten välillä.

Meriteiden säännöt on määritelty tarkoin kansainvälisessä yleissopimuksessa ”Kansainväliset säännöt yhteentörmäämisen ehkäisemiseksi merellä vuodelta 1972 (Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea (niin sanotut COLREGs), joka on saatettu Suomessa voimaan asetuksella 30/1977 (asetus kansainvälisistä säännöistä yhteentörmäämisen ehkäisemiseksi merellä vuonna 1972 tehdyn yleissopimuksen voimaansaattamisesta). Säännöt tulivat voimaan Suomessa 15. heinäkuuta 1977.

Meriteiden sääntöjen keskeisin sisältö on yhteentörmäyksiä välttäminen. Ne koskevat jokaista uivaa laitetta, myös huvivenettä ja alusta ilman uppoamaa sekä vesilentokonetta, jota käytetään tai voidaan käyttää vesitse tapahtuvaan kuljetukseen, avomerellä ja kaikilla siihen yhteydessä olevilla kulkuvesillä, joilla merialukset voivat liikennöidä. Meriteiden sääntöjen Osa B - Ohjaus- ja kulkusäännöt, osastot I-III, sisältävät aluksia koskevat yhteentörmäämisen estävät säännöt aluksille kaikissa näkyvyysolosuhteissa. Meriteiden säännöt koskevat tähytystä, turvallista nopeutta, yhteentörmäämisen vaaraa, toimenpiteitä yhteentörmäämisen välttämiseksi, ahtaita kulkuväyliä, ohittamista, keulat vastakkain tai leikkaavilla suunnilla kulkevien alusten tilannetta ja väistämisvelvollisuuksia. Nämä säännöt muodostavat kattavan kokonaisuuden väistämissääntöjä, eikä näitä voida soveltaa osittain. Tärkeintä on huolellinen tähytys sekä kuulohavaintojen teko. Väistäminen pitää tehdä selkeästi, riittävän aikaisin ja riittävältä etäisyydeltä. Suuret alukset on sivuutettava riittävän kaukaa. Ne synnyttävät liikkueissaan erittäin voimakkaita virtauksia, jotka estävät tehokkaankin huviveneen turvallisen ohjaamisen.

Suomessa meriteiden sääntöjen noudattaminen on säädetty pääosin pakolliseksi myös Suomen sisävesillä. Tästä säädetään asetuksessa yhteentörmäämisen ehkäisemisestä sisäisillä kulkuvesillä (252/1978). Näistä säännöistä, jotka sisältävät myös joitain poikkeuksia ja lisäyksiä meriteiden sääntöihin, käytetään nimeä sisävesisäännöt.

Sisävesisääntöjä sovelletaan sisäisillä kulkuvesillä. Sisävesisääntöjen mukaan sisäisillä kulkuvesillä tarkoitetaan järviä, jokia, kanavia sekä merialuetta, jonka ulkorajan muodostaa se viiva, jonka jokainen piste on kahden meripeninkulman etäisyydellä lähimmästä sisäisiä aluevesiä rajaavasta perusviivan pisteestä merelle päin. Yksi meripeninkulma on 1852 metriä.

Sisäiset kulkuedet on laajempi käsite kuin sisäiset aluevedet. Sisäiset kulkuedet laajentavat sisäisiä aluevesiä kaksi meripeninkulmaa alumeren puolelle sekä jokien, järvien ja kanavien osalta sisävesien puolelle.

Sisäisillä aluevesillä tarkoitetaan aluevesien sitä osaa, jota rajoittavat maan puolella rantaviiva ja jokien suut sekä meren puolella ulkorajana murtoviiva, jonka kulma- eli peruspisteet sijaitsevat uloimmilla maastokohdilla, joko mantereella, saarilla, luodoilla tai kareilla. Ohessa selvennävä kuva, jossa sisimpänä oleva sininen raja kuvaa sisäisten aluevesien ulkorajaa ja sen vieressä oleva punainen raja sisäisten kulkuvesien rajaa eli sisävesisääntöjen soveltamisalan rajaa.



Sisävesisääntöjä koskevan asetuksen mukaan sisävesien satamissa, kanavissa ja erityisissä väylissä voi asianomainen viranomainen yhdessä merenkulkuhallituksen kanssa antaa asetuksesta poikkeavia tai sitä täydentäviä määräyksiä. Saaristomerellä väylät ovat kapeita ja kauppamerenkulun alukset eivät yleensä voi käyttää väylien ulkopuolisia vesialueita. Tästä syystä merenkulkuhallitus on antanut ahtaita kulkuväyliä koskevia tarkentavia sääntöjä. Erityissääntelyä on myös valtion sulku- ja avokanavilla sekä avattavien siltojen kautta tapahtuvasta vesiliikenteestä, josta säädetään kanavien ja avattavien siltojen liikennesäännöistä annetussa asetuksessa (512/1991), joita noudatetaan myös Saimaan kanavan Venäjän puoleisella osalla Venäjältä vuokratulla alueella. Asetuksessa on säännöksiä yleisestä nopeusrajoituksesta, ohittamisesta sekä ankkuroinnista kanavilla sekä valtuuksista kieltää kulkeminen kanavassa tai avattavan sillan kautta tietyissä tilanteissa ja oikeudesta antaa vapaa-ajan viettoon liittyvää liikennettä koskevia rajoittavia määräyksiä.

Liikennevirasto on antanut määräyksiä valtion sulku- ja avokanavien sekä avattavien siltojen liikennekausista ja aukioloajoista sekä määräyksen aluksille ja puutavaralautoille asetettavista vaatimuksista valtion sulku- ja avokanavilla sekä avattavilla silloilla.

Kanavamaksuista säädetään laissa kanavamaksuista (404/1965). Lain mukaan kanavien käyttämisestä ei lähtökohtaisesti suoriteta maksuja, korvauksia tai palkkioita. Kanavan käyttöhenkilökunnalle on kuitenkin säädetty suoritettavaksi normaalin aukioloajan ulkopuolella palkkio kanavan käyttämisestä suoritetuista palveluksista sekä sillan avaamisesta. Tällaiseen maksuun sovelletaan valtion maksuperustelakia. Muina aikoina maksuista säädetään valtion maksuperustelain mukaisesti ja sen nojalla annetussa liikenne- ja viestintäministeriön antamassa asetuksessa Liikenneviraston maksullisista suoritteista (653/2017).

Liikennevirasto on myös antanut ohjeen vesiväyliin liittyvistä käsitteistä (Dnro 4956/1021/2011), jonka mukaan merenkulun turvalaite on: ”kulkuväylän merkitsemistä tai muuten vesiliikenteen ohjaamista ja turvaamista varten vesialueelle tai rannalle sijoitettu rakenne ja laite. Navigointiin ja väylän merkitsemiseen käytettävien merimerkkien lisäksi merenkulun turvalaitteiksi luetaan myös vesiliikennemerkit ja valo-opasteet.” Vesikulkuväylien merkeistä ja merkitsemisestä sekä vesiliikenteen ohjaamisesta ja turvaamisesta on säännöksiä lisäksi useissa säädöksissä.

Asetus vesikulkuväylien merkitsemisestä (846/1979) koskee merellä tai muussa vesistöissä olevien kulkuväylien merkitsemistä sekä muuta vastaavaa vesiliikenteen ohjaamista ja turvaamista. Sen 2 §:ssä on määritelty turvalaitteet seuraavasti: ”Merenkulun turvalaitteet ovat kiinteitä tai kelluvia. Kiinteitä turvalaitteita ovat elektroniset paikanmäärittämysasemat ja -laitteet, tutkamerkit, majakat, linja- ja sektoriloistot, linjamerkit, reunamerkit, kummelit ja muut tunnusmerkit, vesiliikennemerkit, valo-opasteet sekä muut näihin verrattavat kiinteät laitteet. Kelluvia turvalaitteita ovat poijut, viittapojjut ja viitat”.

Samassa asetuksessa valtuutetaan merenkulkuhallitus antamaan määräyksiä ja ohjeita muun muassa kulkuväylien merkitsemisestä. Asetus sisältää joitakin velvoitteita aluksen omistajalle, kuten veneilijälle. Siinä säädetään myös uponneen aluksen tai tavaran poistamisvelvoitteesta. Asetuksessa on myös yleinen kieltä asettaa merenkulun turvalaitteita ilman lupaa. Se sisältää myös rangaistussäännökset asetuksen tai sen nojalla annettujen säännösten rikkomisesta.

Liikenneviraston määräyksessä vesiliikennemerkeistä ja valo-opasteista (12.4.2017, LIVI/2393/00.03.03/2017) määrätään vesiliikennemerkeistä ja niiden sijoittamisesta. Määräys sisältää eri merkkien tarkoitukset sekä merkkejä koskevat vaatimukset.

Vesiliikennemerkkit ovat 1) kieltomerkkejä 2) määräystä, rajoitusta tai varoitusta osoittavia merkkejä, 3) tiedotusmerkkejä, 4) apumerkkejä tai 5) kaapeli- ja johtotauluja ja suuntamerkkejä. Kieltomerkkejä ovat muun muassa pysäköimiskieltomerkki ja ohittamiskieltomerkki. Määräystä, rajoitusta tai varoitusta osoittavia merkkejä ovat muun muassa pysähtymismerkki ja nopeusrajoitusmerkki.

Liikenneviraston määräyksessä yleisten kulkuväylien merkitsemisestä (28.5.2015, Dnro LIVI/2584/06.04.01/2015) määrätään muun muassa viitoitusjärjestelmän merkeistä ja merkin-täjäjärjestelmässä käytettävistä vilkkutyypeistä. Viitoitusjärjestelmän merkeillä tarkoitetaan 1) la-teraalimerkkejä, 2) kardinaalimerkkejä, 3) karimerkkejä, 4) turvavesimerkkejä ja 5) erikois-merkkejä.

Samoin Liikennevirasto on antanut ohjeet ilmajohtojen sekä kaapeleiden ja putkijohtojen aset-tamisesta ja merkitsemisestä vesialueella (Liikenneviraston ohjeita 23/2014).

Alusliikennepalvelulaissa (623/2005) säädetään alusliikennepalvelusta (Vessel Traffic Service, VTS). Alusliikennepalvelulla tarkoitetaan alusliikenteen valvontaa ja ohjausta, jolla on valmiu-det toimia vuorovaikutuksessa liikenteen kanssa ja reagoida muuttuviin liikennetilanteisiin. Liik-kenne- ja viestintävirasto on alusliikennepalvelulain mukainen toimivaltainen viranomainen ja Väylävirasto vastaa alusliikennepalvelun tilaamisesta valtion erityistehtävayhtiöltä. Laki kos-kee pääasiassa kauppamerenkulun väylillä liikkuvia kauppa-aluksia sekä pituudeltaan yli 24 metriä olevia huviveneitä. Niiden tulee ilmoittautua alusliikennepalvelulle saapuessaan niin kut-sutulle VTS-alueelle. Liikenne- ja viestintävirasto voi kuitenkin lain 21 §:n 3 momentin mukaan yksittäistapauksissa sää- tai jääolosuhteiden taikka muiden meriturvallisuussyiden vuoksi mää-rätä myös muita aluksia osallistumaan alusliikennepalveluun.

2.1.4 Vesikulkuneuvojen rekisteröinti

Velvollisuudesta rekisteröidä vesikulkuneuvo säädetään vesikulkuneuvojen rekisteröinnistä an-netussa laissa (424/2014). Jos vesikulkuneuvo on lain mukaan rekisteröitävä, sitä ei saa käyttää vesiliikenteessä ennen kuin se on merkitty rekisteriin. Tiedot vesikulkuneuvoista tallennetaan liikenneasioiden rekisteriin, jota ylläpitää Liikenne- ja viestintävirasto. Liikenneasioiden rekis-teristä säädetään liikenteen palveluista annetussa laissa (320/2017). Virastoa edeltänyt Liiken-teen turvallisuusvirasto on antanut määräyksen vesikulkuneuvon rekisteröinnistä (23.8.2016, TRAFI/194896/03.04.01.00/2016). Määräyksessä määrätään muun muassa siitä, mitä tietoja merkitään rekisteriin ja rekisteröintitodistukseen.

2.1.5. Pätevyysvaatimukset huviveneen ja huvialuksen kuljettamiseksi

Suomessa huviveneen kuljettajalta ei vaadita erityistä pätevyyskirjaa, vaan edellytyksenä on riittävä ikä, kyky ja taito. Näitä ei ole määritelty tarkemmin, joskin rekisteröitävää moottori-käyttöistä vesikulkuneuvoa kuljettavan henkilön tulee olla 15 vuotta täyttänyt.

Yli 24-metrinen huvialuksen päälliköllä on oltava kansainvälinen huviveneen kuljettajan päte-vyyskirja. Huvialuksella tarkoitetaan laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain (1687/2009, jäljempänä laivaväkilain) mukaan urheiluun tai vapaa-ajan viettoon tarkoitet-tua alusta, jonka rungon pituus sovellettavien yhdenmukaistettujen standardien mukaan mitat-tuna on yli 24 metriä ja jonka bruttovetoisuus on alle 500. Huvialuksille tulee hakea miehitys-todistus, jossa määritellään huvialuksen minimimiehitys. Miehitystodistuksia myönnetään hu-vialuksille muutamia vuodessa. Kansainvälisestä huviveneen kuljettajan pätevyyskirjasta sää-detään laivaväkilaisissa. Pätevyyskirjan saamisen edellytyksistä säädetään aluksen miehityksestä

ja laivaväen pätevydestä annetussa valtioneuvoston asetuksessa (166/2013, jäljempänä miehitysasetus).

Kansainvälinen huviveneen kuljettajankirja edellyttää sitä, että YK:n Euroopan talouskomission (UNECE) päätöslauselman 40 mukaiset vaatimukset täyttyvät ja näiden vaatimusten täyttymisen voi osoittaa eri tavoin.

2.1.6 Radioluvat

Radioluvista säädetään sähköisen viestinnän palveluista annetun lain (917/2014) 6 luvussa. Lain mukaan radiolähettimien hallussapito ja käyttö edellyttävät Liikenne- ja viestintäviraston (aiemmin Viestintäviraston) myöntämää radiolupaa, jollei toisin säädetä. Lupavaatimus alusten radiolähettimille perustuu kansainvälisiin sopimuksiin. Siitä on sovittu Kansainvälisen Televiestintäliiton radio-ohjesäännössä (Radio Regulations - RR 18 ja Rec. 7), jonka Suomi on ratifioinut.

Lupamenettely on eri tyyppisten alusten meriradiolähettimille samanlainen, vaikka eri tarkoituksiin käytettävien alusten radiovarustus on hyvin erilainen. Pääsääntöisesti meriradiolähettimien pakollisuus koskee vain vuokravene- ja ammattialustoimintaa. Suomessa ei pääsääntöisesti ole säädetty huviveneilyn osalta siitä, miten kauas alus voi mennä ilman radiolaitteita, minkälainen radioasema veneessä pitää olla, tai ylipäätään siitä, onko veneessä oltava radiolaitteita. Jos veneilijä hankkii veneeseensä meriradiolähtimiä vapaaehtoisesti, tietyt velvoitteet tulevat voimaan kuten meriradioviestinnän pätevyystodistusvaatimus ja aluksen radiolupa. Yleisin radiolähetin aluksessa on meri-VHF-radiopuhelin. Meriradiolähettimien käyttäjien pätevyysvaatimukset perustuvat Kansainvälisen merenkulkujärjestön (International Maritime Organization, jäljempänä IMO) ja Euroopan posti- ja telehallintojen konferenssin CEPTin sopimuksiin, päätöksiin ja suosituksiin.

Kansainvälisissä, Euroopan unionin säädöksissä ja kansallisissa säädöksissä edellytetään myös, että meriradioviestintään tarkoitettujen radiolähettimien käyttäjällä on oltava asianmukainen pätevyystodistus. Liikenne- ja viestintävirasto järjestää meriradioliikenteen pätevyystutkinnot ja myöntää sähköisen viestinnän palveluista annetun lain nojalla pätevyystodistukset veneilijöille ja ammattimerenkulkijoille. Pätevyystodistus on yksi aluksen radioluvan myöntämisen edellytys. Pätevydestä ja sen osoittamisesta säädetään sähköisen viestinnän palveluista annetun lain 31 luvussa. Liikenne- ja viestintävirasto ylläpitää tietoaaineistoa merenkulun radioviestinnän pätevyystodistuksista ja alusten radioliikennetunnisteista.

2.1.7 Vuokraveneiden turvallisuutta, miehitystä ja miehistön pätevyyttä koskevat vaatimukset

Vuokraveneistä säädetään nykyisin aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetussa laissa (1686/2009, jäljempänä alusturvallisuuslaki), laivaväkilaisissa ja liikenteen palveluista annetussa laissa.

Vuokraveneen määritelmä vaihtelee eri laeissa. Määritelmä on eri laeissa erilainen siitä syystä, että liikenteen palveluista annetun lain pätevyysvaatimuksia ja laivaväkilain miehitysvaatimuksia sovelletaan vain miehitettynä vuokrattavaan vuokraveneeseen. Niitä ei sovelleta miehittämättömiin vuokraveneisiin eikä esimerkiksi tavallisiin huviveneisiin. Sen sijaan alusturvallisuuslain vaatimukset koskevat kaikkia vuokraveneitä riippumatta siitä, vuokrataanko ne miehitettyinä vai ilman miehistöä. Alusturvallisuuslain mukaan vuokraveneellä tarkoitetaan huviveneiden soveltamisalaan kuuluvaa, huvikäyttöön vuokralle miehitettyinä tai miehittämättömänä tarjottavaa alusta; ei kuitenkaan purjevenettä, jonka rungon pituus on valmistajan ilmoituksen

mukaan alle 5,5 metriä, moottorilla varustettua venettä, jonka moottoriteho on moottorin valmistajan ilmoituksen mukaan alle 15 kilowattia, vesiskootteria eikä soutuvenettä. Laivaväkilain mukaan vuokraveneillä tarkoitetaan puolestaan huvivenelain soveltamisalaan kuuluvaa, huvikäyttöön miehitettynä vuokralle tarjottavaa alusta, joka kuljettaa muussa kuin säännöllisessä liikenteessä enintään 12 matkustajaa; ei kuitenkaan purjevenettä, jonka rungon pituus on valmistajan ilmoituksen mukaan alle 5,5 metriä, moottorilla varustettua venettä, jonka moottoriteho on moottorin valmistajan ilmoituksen mukaan alle 15 kilowattia, vesiskootteria eikä soutuvenettä. Liikenteen palveluista annetun lain vuokraveneen määritelmä on sama kuin laivaväkilain määritelmä.

Miehitettyjä vuokraveneitä koskee liikenteen palveluista annetun lain ammattimaisen liikenteen pätevyyskirjoja koskeva sääntely. Miehitettynä vuokratun vuokraveneen kuljettajalla on oltava vuokraveneen kuljettajankirja. Jos miehitettynä vuokratun vuokraveneen kuljettaja toimii kansainvälisessä liikenteessä, hänellä on oltava vuokraveneen kuljettajankirjan lisäksi kansainvälinen huviveneen kuljettajan pätevyyskirja. Kansainvälisen huviveneenkuljettajan pätevyyskirjasta säädetään laivaväkilaisissa.

Miehitysasetuksessa on säännökset vuokraveneen kuljettajankirjan ja kansainvälisen huviveneenkuljettajankirjan saamisen edellytyksistä. Vuokraveneen kuljettajankirjan saaminen edellyttää muun muassa 18 vuoden ikää, henkilöauton ajokortin saamisen edellytyksenä olevaa lääkärintodistusta ja ensiapukoulutuksen suorittamista sekä soveltuvaa kokemusta aluksen kuljettamisesta. Vuokraveneen kuljettajankirja ja kansainvälinen huviveneenkuljettajankirja edellyttävät myös kokeen suorittamista.

Laivaväkilaisissa säädetään muun muassa alusten miehityksestä ja vahdinpidosta. Miehitettyjä vuokraveneitä koskevat laivaväkilain ja miehitysasetuksen miehittämisvaatimukset kansainvälisessä liikenteessä sekä vahdinpitoa koskevat säännökset. Laivaväkilain mukaan kansainvälisessä liikenteessä käytetyn vuokraveneen miehitys on vahvistettava ja sille on haettava Liikenteen turvallisuusvirastolta miehitystodistusta. Laivaväkilain ja liikenteen palveluista annetun lain nojalla annetussa miehitysasetuksessa säädetään muun muassa, mitä asiakirjoja miehityksen vahvistamista koskevan hakemuksen yhteydessä toimitetaan Liikenteen turvallisuusvirastolle. Miehitystodistus kansainväliseen liikenteeseen voidaan antaa enintään viideksi vuodeksi. Kotimaan liikennealueilla liikennöiville aluksille miehitystodistus voidaan antaa joko määräajaksi tai toistaiseksi. Miehitys vahvistetaan kuudeksi kuukaudeksi silloin, kun miehitys vahvistetaan ensimmäisen kerran, tai silloin, kun miehityksessä on tapahtunut oleellisia muutoksia. Laivaväkilain 1 päivänä heinäkuuta 2018 voimaantulevan muutoksen myötä vuokraveneitä koskevaa sääntelyä kevennetään siten, että kotimaanliikenteessä liikennöiville vuokraveneille ei tarvitse enää hakea miehityksen vahvistamista eikä miehitystodistusta. Kansainvälisessä liikenteessä vuokraveneiden osalta miehitystä ei puolestaan enää vahvistettaisi kuudeksi kuukaudeksi, vaan toistaiseksi. Vuokraveneissä omistaja toimii useimmiten itse aluksen päällikkönä ja käytännössä miehitykseen ei tule muutoksia kuuden kuukauden jälkeen.

Aluksen miehitystä ja miehitystodistuksia koskeva sääntely perustuu Kansainvälisen merenkulkujärjestön IMO:n puitteissa laadittuihin kansainvälisiin yleissopimuksiin, erityisesti ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (SopS 11/1981, jäljempänä SOLAS-yleissopimus) liitteeseen. Yleisesti ottaen SOLAS-yleissopimusta ei sovelleta huvialuksiin, joita käytetään muuhun kuin kaupalliseen tarkoitukseen, lukuun ottamatta tiettyjä sopimuksen lukuja ja sääntöjä, joita sovelletaan kaikkiin aluksiin.

Vuokraveneitä koskevista teknisistä vaatimuksista säädetään alusturvallisuuslaissa. Kuten laivaväkilakia ja liikenteen palveluista annettua lakia, myöskään alusturvallisuuslakia ei sovelleta

tavallisiin huviveneisiin. Alusturvallisuuslain mukaan kaikki vuokraveneet – myös miehittämättömät – on katsastettava. Saman lainkohdan mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarkemmat määräykset siitä, milloin peruskatsastus, uusintakatsastus, vuosikatsastus, välikatsastus ja määräaikainen katsastus tehdään ja mitä näihin katsastuksiin sisältyy. Liikenteen turvallisuusvirasto on antanut alusturvallisuuslain nojalla määräyksen alusten katsastuksista (20.6.2017, TRAFI/372160/03.04.01.00/2016).

Vuokraveneiden katsastuksesta on ohjeistusta Liikenteen turvallisuusviraston verkkosivuilla <https://www.trafi.fi/veneily/veneilyturvallisuus/vuokraveneet>. 1.1.2010 jälkeen peruskatsastetulta vuokraveneeltä on vaadittu CE-merkintää. Jos vuokraveneeksi katsastettavalta veneeltä puuttuu CE-merkintä, veneelle tulee tehdä niin sanottu rakentamisen jälkeinen arviointi, jossa vene arvioidaan ilmoitetun laitoksen toimesta ja omistaja voi kiinnittää veneeseen CE-merkinnän, jos vene täyttää vaatimukset. Veneille CE-merkinnän hankkiminen on siis mahdollista jälkikäteen toisin kuin monille muille kuluttajatuotteille. Huvivenelaisissa rakentamisen jälkeistä arviointia on kuitenkin tarkennettu ja se on mahdollista vain tietyissä tapauksissa. Näitä tilanteita ovat yksityisen maahantuojan käyttöönotettava vene, jos valmistaja ei ole arvioinut tuotetta; moottorin tai vesikulkuneuvon merkittävän muutoksen yhteydessä; sekä omavalmisteisen vesikulkuneuvon saattaminen markkinoille ennen viiden vuoden määräajan umpeutumista. Näin ollen uuden huvivenelain voimaantumisen jälkeen rakentamisen jälkeinen arviointi ei ole ollut mahdollista vuokravenekäyttöön otettavalle veneelle, jolla ei ole CE-merkintää. Alusturvallisuuslaki sisältää valtuutuksen, jonka mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa määräyksiä yleisten turvallisuusvaatimusten täyttämiseksi muun muassa vuokraveneiden rakenteesta ja varusteista, vakavuudesta, merenkulkuvarusteista, kulkuvaloista, paloturvallisuudesta ja sähköasennuksista. Tämän valtuutuksen nojalla Liikenteen turvallisuusvirasto on antanut määräyksen vuokraveneiden laitteista ja varusteista (TRAFI/31284/03.04.01.00/2014). Määräys sisältää muun muassa vuokraveneiden jaottelun luokkiin liikennealueiden perusteella. Liikennealueet on määritelty alusturvallisuuslaissa, ja vuokraveneet on jaoteltu määräyksessä luokkiin I-V. Lisäksi määräys sisältää vuokraveneiden sammutusvälineitä ja palovaroittimia sekä nestekaasujärjestelmiä ja -laitteita koskevat vaatimukset sekä ankkuria ja ankkuriköyttä ja -kettinkejä, navigointi- ja radiolaitteita ja hengenpelastuslaitteita koskevat vaatimukset. Vaatimukset riippuvat siitä, millä liikennealueella vuokravene liikennöi.

2.1.8 Merilain soveltuvuus veneilyyn

Merilaki (674/1994) on ensisijaisesti kauppamerenkulkua sääntelevä laki. Merilain 1 luvun 9 §:n mukaan sellaiseen alukseen, jota ei käytetä kauppamerenkulkuun merilain säännöksiä sovelletaan vain, mikäli ne kulloinkin siihen soveltuvat. Säännös edellyttää tapauskohtaista harkintaa sen suhteen, mitkä merilain säännökset tulevat sovellettavaksi muuhun kuin kauppamerenkulkuun. Kauppamerenkulkua ei ole määritelty voimassa olevassa merilaissa, mutta esimerkiksi alusrekisterilain perusteluissa (HE 24/1993 vp) todetaan, että kauppamerenkulkuna pidetään yleisesti kaikkea ansiotarkoituksessa tai muutoin vastiketta vastaan aluksella suorittua toimintaa, joista tyypillisintä on lastin ja matkustajien kuljettaminen. Tämän lisäksi kauppamerenkulkuun kuuluu kuitenkin myös esimerkiksi hinaus, jäänmurtaminen, pyynti sekä pelastus- ja avustustoiminta.

Vesikulkuneuvojen osalta esimerkiksi niiden kansallisuuteen ja oikeuteen käyttää Suomen lipua sovelletaan merilakia. On kuitenkin jossain määrin epäselvää, voidaanko esimerkiksi merilain päällikkösääntelyä, meripelastusta tai polttoaineen aiheuttamia pilaantumisvahinkoja koskevaa sääntelyä soveltaa myös veneilyyn.

Merilain 6 luvun 9 §:n mukaan aluksen päällikölle on asetettu vastuu siitä, että alusta kuljetetaan ja käsitellään hyvän merimiestaidon mukaisesti. Tämän velvoitteen laiminlyöminen on sanktioitu lain 20 luvun 2 §:ssä. Lainkohdan taustalla on meriteiden sääntöjen toisessa säännössä käytetty "ordinary practice of seamen". Hyvän merimiestaidon käsitettä ei kuitenkaan ole määritelty lainsäädännössä. Hyvän merimiestaidon noudattamisen vaatimus sisältää sen varmistamisen, että alus on teknisiltä ominaisuuksiltaan kunnossa ja miehitetty siten, että se on valmis merimatkalle ja pystyy suoriutumaan siitä. Lisäksi se sisältää aluksen päällikölle valmiuden ryhtyä kaikkiin tarvittaviin toimiin aluksen ja sillä olevan lastin turvallisuuden varmistamiseksi.

2.1.9 Meripelastusta ja ympäristövaatimuksia koskeva sääntely

Meripelastuslaissa (1145/2001) säädetään vaarassa olevien ihmisten etsimisestä ja pelastamisesta, heille annettavasta ensihoidosta sekä vaaratilanteeseen liittyvästä radioviestinnän hoitamisesta. Lain 10 §:n mukaan jokaisen, joka tietää toisen olevan vaarassa merellä, on ryhdyttävä oma-aloitteisesti toimiin vaarassa olevan pelastamiseksi. Lisäksi laissa on säännöksiä vaaratilanteen ilmoittamisesta asianomaiselle meripelastuskeskukselle tai meripelastuslohkokeskukselle.

Meripelastuslain nojalla on annettu valtioneuvoston asetus meripelastuksesta (37/2002), jossa on säännöksiä muun muassa luvanvaraisista hätämerkeistä ja menettelystä, jolla haetaan palkkiota osallistumisesta meripelastustoimen tehtävään.

Vesilain (587/2011) 2 luvun 3 §:ssä on yleissäännös, jonka mukaan jokaisella on oikeus tarpeetonta vahinkoa, haittaa tai häiriötä aiheuttamatta kulkea vesistössä ja sen jäällä, ankkuroida tilapäisesti vesistössä, uittaa puutavaraa ja uida vesistössä sekä tietyin edellytyksin tilapäisesti siirtää valtaväylässä tai yleisessä kulkuväylässä olevia pyydyksiä ja muita irtaimia esineitä ja väylän ulkopuolella olevaa irtainta esinettä.

Haitallisten aineiden päästämisestä veteen ja ilmaan sekä jätteiden vastaanotosta satamissa säännellään merenkulun ympäristönsuojelulaissa (1672/2009) ja sen nojalla annetussa valtioneuvoston asetuksessa merenkulun ympäristönsuojelusta (76/2010). Tämän lain soveltamisalaan kuuluvat alukset. Alus on määritelty niin, että se kattaa kaikenlaiset vesikulkuneuvot. Veneilijöiden ja muiden vesikulkuneuvojen käyttäjien on siis noudatettava yleisiä kieltoja olla päästämättä haitallisia aineita, kuten öljyä, kiinteitä jätteitä ja käymäläjättevettä, veteen.

2.1.10 Vesiliikenne rikokset ja rikkomukset

Vesiliikennelain 24 § sisältää rangaistussäännöksen, jonka mukaan vesiliikenne rikkomuksesta on tuomittava sakkoon, jollei muualla laissa ole ankarampaa rangaistusta, jos vesiliikennelakia tai sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä rikotaan tahallaan tai huolimattomuudesta. Teot, joiden rikkomisesta voidaan rangaista, on käytännössä lueteltu lain 5 §:ssä. Tämä pykälä sisältää jokaisen vesillä vesikulkuneuvolla liikkuvan huolellisuus- ja varovaisuusvelvoitteen. Vesillä liikkujan on noudatettava olosuhteiden edellyttämää huolellisuutta ja varovaisuutta ja toimittava siten, ettei hän ilman pakottavaa syytä vaikeuta tai häiritse muiden liikkumista vesillä eikä aiheuta vaaraa tai vahinkoa muille taikka vaaraa tai merkittävää tai tarpeetonta haittaa tai häiriötä luonnolle tai muulle ympäristölle, kalastukselle, yleiselle luonnon virkistyskäytölle tai muulle yleiselle tai yksityiselle edulle. Lisäksi pykälä sisältää vesikulkuneuvon kuljettajan velvollisuuden noudattaa vesiliikenteen liikennesääntöjä ja vesiliikennemerkeillä tai valo-opasteilla ilmaistuja määräyksiä, kieltoja ja rajoituksia.

Rikoslain (39/1889) 23 luvussa on säännökset liikenne rikoksista. Vesiliikenteen kannalta oleellisia tämän luvun säännöksistä ovat 1 §:ään sisältyvä liikenneturvallisuuden vaarantaminen ja 2

§:ään sisältyvä törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen. Liikenneturvallisuuden vaarantamisesta on tuomittava sakkoon tai korkeintaan kuuden kuukauden pituiseen vankeustuomioon, jos aluksen ohjailusta vastaava henkilö tai aluksen kulun turvallisuuteen olennaisesti vaikuttavassa tehtävässä oleva henkilö rikkoo vesiliikennelakia tai sen nojalla annettuja taikka meriteiden säännöistä, sisävesisäännöistä tai kanavista annettuja säännöksiä tai määräyksiä ja teko on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle. Törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta tuomitaan edellä mainitussa tehtävässä toimiva henkilö jos hän tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta laiminlyö asianmukaisen tähytyksen, ei noudata olosuhteisiin nähden turvallista nopeutta tai yhteen törmäämisen vaarassa väistövelvollisuutta tai muulla näihin rinnastettavalla tavalla rikkoo vesiliikennelaisissa säädettyjä tai sen nojalla annettuja taikka meriteiden säännöistä, sisävesisäännöistä tai kanavista annettuja säännöksiä tai määräyksiä ja rikos on omiaan aiheuttamaan vakavaa vaaraa toisen hengelle tai terveydelle.

Saman luvun 5 §:ään sisältyy vesiliikennejuopumusta koskeva säännös, 8 §:ään kulkuneuvon luovuttaminen juopuneelle, 10 §:ään kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta ja 11 a §:ään liikenteen häirintä.

Vesiliikennejuopumuksesta ei tuomita silloin, kun ohjailtavana on ollut soutuvene taikka siihen kooltaan, nopeudeltaan tai muuten rinnastettava vesikulkuneuvo. Muuten vesiliikennejuopumuksesta tuomitaan sakkoon tai vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi se, joka ohjailee alusta tai toimii aluksessa sen kulun turvallisuuteen olennaisesti vaikuttavassa tehtävässä ja hänen veren alkoholipitoisuutensa on vähintään 1,0 promillea tai että hänellä tällöin on vähintään 0,44 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa tai että hänen kykynsä tehtävän vaatimiin suorituksiin on huonontunut. Samoin on tuomittava henkilö, joka käytettyään muuta huumaavaa ainetta kuin alkoholia tai tällaista ainetta ja alkoholia niin, että hänen kykynsä tehtävän vaatimiin suorituksiin on huonontunut. Teko edellyttää lisäksi, että olosuhteet ovat sellaiset, että teko on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle. Ammattimaisessa vesiliikenteessä promilleraja on alhaisempi. Ammattimaisessa liikenteessä vesiliikennejuopumuksesta tuomitaan se, joka ohjailee alusta tai määräyksestä toimii tällaisessa aluksessa sen kulun turvallisuuteen tai ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseen olennaisesti vaikuttavassa työtehtävässä ja veren alkoholipitoisuus tehtävän aikana tai sen jälkeen on vähintään 0,5 promillea tai tekijällä on vähintään 0,22 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa.

Ympäristörikoksista tuomitaan sakkoon tai korkeintaan kuudeksi kuukaudeksi vankeuteen sellaisesta tahallisesti tai törkeästä huolimattomuudesta tehdystä vesiliikennelain 5 §:n rikkomisesta taikka vesiliikennelain kieltojen tai rajoitusten rikkomisesta, joka on omiaan aiheuttamaan vaaraa ympäristölle, sisältyy rikoslain 48 luvun 3 §:n 4 momenttiin.

Rikesakkorikkomuksista annetun lain (986/2016) 12 § sisältää vesiliikennelain noudattamatta jättämistä koskevat rikesakkorikkomukset. Rikesakko määrätään, jos teko on tahallinen tai tuotantamuksellinen, mutta ei täytä rikoslaissa tai vesiliikennelaisissa säädettyjen rangaistussäännösten tunnusmerkistöjä. Se määrätään kuljettajalle, joka rikkoo vesiliikennelaisissa tarkoitettuja vesiliikennemerkeillä tai valo-opasteilla ilmaistuja määräyksiä, kieltoja tai rajoituksia ja se voidaan määrätä myös kuljettajalle, joka ei noudata nopeusrajoituksia. Rikesakko määrätään myös vesikulkuneuvolla kuljettamisesta ilman vesiliikennelaisissa määrättyjä, vesikulkuneuvossa pidettäviä varusteita tai asiakirjoja samoin kuin vesiliikennelain alueellisia kieltoja tai rajoituksia koskevien määräysten laiminlyönnistä. Myös vesikulkuneuvojen rekisteröintiä koskevista rikkomuksista säädetään rikesakkolain 12 §:ssä.

Merilain osalta vesiliikennelain uudistuksen kannalta tärkeimmät rangaistussäännökset sisältyvät lain 20 luvun 1-2 §:iin, joissa säädetään merikelpoisuudesta huolehtimisen laiminlyönnistä

(1 §) ja hyvän merimiestäidon laiminlyönnistä (2 §). Kyseisen 1 §:n 1 momentin mukaan päällikkö on tuomittava sakkoon tai vankeuteen enintään yhdeksi vuodeksi, jos hän on, hädän pakkotamatta, lähtenyt merelle aluksella, jonka rungossa, koneistossa tai varusteissa on ollut sellaisia puutteita tai joka on ollut niin huonosti miehitetty taikka niin raskaasti tai niin sopimattomasti lastattu tai niin sopimattomassa painolastissa, että hänen olisi pitänyt huomata matkan tuottavan aluksessa oleville ilmeistä hengenvaaraa. Jos pykälässä mainitusta teosta aiheutuu todellista vahinkoa, päällikkö voidaan saman pykälän 6 momentin mukaan tuomita enintään kahdeksi vuodeksi vankeuteen. Jos päällikkö laiminlyö aluksen merikelpoisuudesta, miehityksestä tai varusteista huolehtimisen ennen matkaa, mutta tästä ei voisi olla aluksessa oleville ilmeistä hengenvaaraa on hänet tuomittava 3 momentin mukaan sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi. Jos vastaavasta toimenpiteestä tai laiminlyönnistä on sen sijaan aiheutunut todellista vahinkoa, voidaan päällikkö tuomita enintään yhdeksi vuodeksi vankeuteen. Jos päällikkö puolestaan laiminlyö hyvän merimiestäidon noudattamisen eli sen, että alusta kuljetetaan ja käsitellään hyvän merimiestäidon mukaisesti, hänet voidaan pykälän 5 momentin nojalla tuomita sakkoon.

Saman luvun 2 §:n mukaan hyvän merimiestäidon laiminlyöntiä on myös se, että päällikkö muutoin kuin 1 §:ssä tarkoitettulla tavalla taikka konepäällikkö, perämies, konemestari tai muu, joka aluksessa suorittaa meriturvallisuuden kannalta olennaisesti merkityksellistä tehtävää, laiminlyö, mitä hyvänä merimiehenä on hänen velvollisuutenaan merionnettomuuden estämiseksi. Tästä teosta on tuomittava sakkoon tai vankeuteen enintään yhdeksi vuodeksi, jollei teosta muualla säädetä ankarampaa rangaistusta.

Lisäksi merilaki sisältää rangaistussäännökset muun muassa aluksen asiakirjoja koskevien velvoitteiden laiminlyönnistä ja yhteentörmäystä koskevista laiminlyönneistä.

Kanavien ja avattavien siltojen osalta on voimassa asetus (512/1991), joka sisältää niitä koskevat liikennesäännöt. Kyseinen asetus sisältää kanavaliikenneriikkomusta koskevan rangaistussäännöksen, jonka mukaan asetuksen tai sen nojalla annettujen määräysten rikkomisesta on tuomittava sakkoon, jollei teosta ole muualla säädetty ankarampaa rangaistusta. Ankarampi rangaistus sisältyy edellä mainittuun rikoslain säännökseen.

Myös asetus vesikulkuväylien merkitsemisestä (846/1979) sisältää vastaavan säännöksen, jonka mukaan se, joka rikkoo tuon asetuksen säännöksiä tai sen nojalla annettuja määräyksiä, on tuomittava, jollei teosta ole muualla laissa säädetty ankarampaa rangaistusta, vesikulkuväylän merkitsemisrikkomuksesta sakkoon. Saman asetuksen mukaan merenkulun turvalaitteen toimivuuden vaarantamisesta on tuomittava sakkoon se, joka kiinnittää aluksen, veneen, pyydyksen tai muun sellaisen kelluvaan turvalaitteeseen, vaikka teolla ei olisi aiheutettukaan laitteen siirtymistä tai vahingoittumista. Myös laivaväkilaki ja alusturvallisuuslaki sisältävät rangaistussäännöksiä.

2.1.11 Muita vesillä liikkumista ja veneilyä koskevia säädöksiä

Suomen aluevesien rajoista säädetään Suomen aluevesien rajoista annetussa laissa (463/1956) ja sen nojalla annetussa asetuksessa Suomen aluevesien rajoista annetun lain soveltamisesta (993/1995).

Rajanylityspaikoista säädetään valtioneuvoston asetuksessa rajanylityspaikoista sekä rajatarkastustehtävien jakamisesta niillä (901/2006).

Suomen lipun ja erikoislipun käytöstä huvialuksessa säädetään Suomen lipusta annetussa laissa (380/1978) ja sen nojalla annetussa asetuksessa huvialusten lipuista (292/1983).

Jos veneilijä harrastaa kalastusta, tulee hänen tuntea myös se, mitä kalastuslaissa (379/2015) säädetään.

Lisäksi maastoliikennelaissa (1710/1995) säädetään alueellisista kielloista ja rajoituksista, joita ELY-keskus voi asettaa ja jotka koskevat moottorikäyttöisen ajoneuvon käyttämistä tietyllä jääpeitteisellä vesialueella.

2.2 Käytäntö

2.2.1 Veneily ja vuokravenetoiminta

Liikenteen turvallisuusviraston julkaisussa Veneilyn määrä sekä sen taloudelliset ja ympäristövaikutukset Suomessa, Trafikin tutkimuksia 4/2017 (jäljempänä Liikenteen turvallisuusviraston veneilytutkimus), on kuvattu veneilyn nykytilaa Suomessa. Tutkimuksessa on arvioitu vesikulkuneuvojen määrää sekä veneilyn turvallisuus-, ympäristö- ja taloudellisia vaikutuksia. Tutkimuksen aineisto on kerätty satunnaisotannalla tehdyn puhelinhaastattelututkimuksen ja aktiivi-veneilijöille suunnatun internet-kyselyn perusteella. Lisäksi aineistoa on koottu veneilyn parissa toimivilta viranomaisilta ja sidosryhmiltä. Tutkimusta tulkittaessa on huomioitava, että tutkimus koskee vain yksityisomistuksessa olleita moottorilla varustettuja vapaa-ajan veneitä ja että aineistoa on koottu eri lähteistä, joista toiset ovat kattavampia.

Arvion mukaan vesikulkuneuvojen määrä on jonkin verran kasvanut viimeisten 12 vuoden aikana. Kasvua on tapahtunut erityisesti moottoroimattomien veneiden määrässä. Suomessa oli vuonna 2016 arviolta noin 1,1 miljoonaa vesikulkuneuvoa. Näistä vesikulkuneuvoista noin 554 000 oli moottoroituja ja noin 603 000 oli moottoroimattomia. Suurin tyyppiryhmä kaikista moottoroituista vesikulkuneuvoista oli enintään 20 hevosvoiman moottorilla varustetut perämoottoriveneet (54 prosenttia). Muita yleisiä venetyyppejä olivat yli 20 hevosvoiman perämoottoriveneet (30 prosenttia), sisämoottoriveneet (10 prosenttia) ja purjeveneet (3 prosenttia). Moottoroituja vesikulkuneuvoja oli eniten Uudellamaalla, Varsinais-Suomessa ja Pirkanmaalla eli alueilla, joilla asuu paljon väestöä ja joissa on tai joiden lähellä on saaristoja, merialueita ja/tai sisävesistöjä.

Vuonna 2016 arvioitiin, että kaikkien moottoroitujen vesikulkuneuvojen keskipituus oli 5,4 metriä ja keski-ikä 19,5 vuotta. Suosituimpia moottoreita olivat 2- ja 4-tahtiset bensiinimoottorit, joiden keskimääräinen teho oli 36 hevosvoimaa.

Liikenteen turvallisuusviraston vesikulkuneuvorekisteriin kuului 31.12.2016 yhteensä 203 343 vesikulkuneuvoa, joista yli 180 000 oli moottoriveneitä, yli 13 000 purjeveneitä ja yli 4 000 muita vesikulkuneuvoja. Liikenteen turvallisuusviraston lisäksi veneseuroilla on omia venerekistereitä.

Huviveneiden katsastaminen on vapaaehtoista. Veneseuroihin kuuluvat veneilijät voivat katsastuttaa veneensä veneseurassaan. Esimerkiksi Suomen Purjehdus ja Veneily ry ylläpitää veneiden katsastusjärjestelmää jäsenseuroissa. Suomen Meripelastusseura ja Suomen Navigaatioliitto toimivat katsastuksessa jäsenkumppaneina. Liitto on laatinut katsastusta varten katsastussäännöt. Liitto kouluttaa katsastajat ja myöntää heille katsastusluvut. Purjehduskaudella 2016 katsastettiin noin 12 000 kyseisen yhdistyksen jäsenseurojen venettä. Lisäksi Työväen Urheiluliitto pitää yllä omaa katsastusjärjestelmää.

Suuri osa veneilijöistä veneilee omistamallaan veneillä ja osa heistä veneilee sukulaistensa omistamalla tai yhteisomistuksessa olevilla veneillä. Vähäinen osa veneistä on vuokrattuja. Ve-

neiden käyttäjien veneilykäyttäytyminen muuttuu iän myötä, mutta pienet, enintään 20 hevosvoiman moottorilla varustetut perämoottoriveneet kuuluvat suosituimpiin venetyyppeihin lähes kaikissa veneiden käyttäjien ikäluokissa. Etenkin aktiiviveneilijöiden keskuudessa veneily on usein pitkäaikainen, useiden vuosien tai jopa vuosikymmenten pituinen harrastus.

Veneilytutkintoon tähtääviä koulutuksia ovat muun muassa perustason ja jatkotason navigointikoulutukset, tähtitieteellinen navigointikoulutus, CEVNI-tutkinto ja kansainvälinen huviveneenkuljettajankirja. Liikenteen turvallisuusviraston auditoimia veneilyjärjestöjen koulutusjärjestelmiä oli vuoden 2016 lopussa yhteensä kuusi. Koulutuksia tarjosivat Aboa Mare (Novia), Suomen Navigaatioliitto ry, Suomen Navigoinninopettajat ry, Suomen Purjehduksenopettajat ry, Suomen Purjehdus ja Veneily ry sekä Turvallisesti vesillä ry. Etenkin aktiiviveneilijöiden keskuudessa veneilytutkinnon suorittaneet ovat usein suorittaneet joko perustason tai jatkotason navigointikoulutuksen taikka hankkineet kansainvälisen huviveneenkuljettajankirjan. Veneilytutkinnon suorittaminen on yleisempää suuremmilla veneillä veneilevien ja ulkomailla veneilevien keskuudessa kuin pienillä veneillä ja sisävesillä liikkuvien veneilijöiden keskuudessa.

Suomessa on yli 500 veneseuraa, joista suurin osa kuuluu neljään veneilyn kattojärjestöön. Veneseuroissa on mahdollista harrastaa veneilyä yhteisöllisesti. Veneseuraan kuulumisen vaihtelee venetyypeittäin, ja esimerkiksi moottoroitujen purjeventeiden kuljettajista huomattava osa kuuluu johonkin veneseuraan. Etenkin aktiiviveneilijöiden keskuudessa on yleistä, että veneseuraan kuuluvat veneilevät ulkomailla tai Suomen merialueilla. Suomen sisävesillä korostuu se, että venettä käytetään päiväretkiin tai mökkimatkoihin. Veneseuraan kuulumisen on yleistä venettä pääsääntöisesti retkeilyyn ja matkusteluun käyttävien veneilijöiden keskuudessa ja ainoastaan mökkimatkoihin venettä käyttävät veneilijät eivät useinkaan kuulu veneseuraan.

Suomalaisten veneilykauden aikana veneilyyn käyttämän ajan arvioidaan hieman vähentyneen viime vuosina. Vesikulkuneuvoja käytetään mökkimatkoihin, lyhyisiin päiväretkiin sekä usean päivän tai viikon mittaisiin matkoihin. Loma-aikana veneitä käytetään selvästi useammin kuin lomakauden ulkopuolella. Loma-aikana arviolta yli puolet käyttäjistä veneilee vähintään viikkoittain ja arviolta noin kaksi kolmasosaa käyttäjistä veneilee vähintään muutamia kertoja kaudessa.

Osa veneilijöistä yöpyy veneilymatkoilla. Arviolta kolme neljäsosaa veneilijöistä käyttää vesikulkuneuvoja kotisatamien läheisyydessä ja suosituin kotisataman ulkopuolinen veneilyalue on Saaristomeri.

Liikenneviraston vuonna 2012 teettämän tutkimuksen mukaan kyselyyn vastanneet veneilijät olivat pääasiallisesti tyytyväisiä sekä väyliin että väylien hoitoon.

Vesikulkuneuvoista ja veneilytaidosta huolehditaan Suomessa pääasiallisesti hyvin. Veneilyturvallisuus on parantunut viime vuosina, sillä kuolemaan johtaneet vesikulkuneuvo-onnettomuudet ovat vähentyneet ja poliisin puhalluskokeissa sallitun alkoholimäärän ylittävien veneilijöiden määrä on pienentynyt. Veneilijöiden ympäristötietoisuus on lisääntynyt. Ympäristövaikutuksiin liittyvät vaatimukset ovat tiukentuneet ja samanaikaisesti yhä suurempi osa veneistä on varustettu nykyaikaisin jätehuoltoa tukevin varustein.

Veneilyyn liittyvien toimialojen yhteenlaskettu liikevaihto oli vuonna 2015 627 miljoonaa euroa. Vuonna 2016 veneilijät käyttivät vesikulkuneuvojen ylläpitoon 301 miljoonaa euroa, joka muodostui laitteista ja tarvikkeista, veneen huollosta, venesatamapaikasta, talvisäilytyksestä sekä vesillelaskusta ja nostosta. Veneilijöiden polttoainekustannuksiksi arvioitiin noin 80 miljoonaa euroa vuodessa. Veneily tuotti arviolta 176 miljoonan euron suuruiset verotulot, joista suurin osa syntyi polttoaineveroista ja arvonnlisäveroista.

Vuokraveneitä koskevat vaatimukset säädettiin alun perin sovellettavaksi lähinnä sellaisiin tilanteisiin, joissa yksittäinen henkilö vuokraa veneen miehittämättömänä vapaa-ajan käyttöön kotimaan matkoille. Veneiden vuokraustoiminta oli kuitenkin jo tuolloin käytännössä laajempaa. Laajamittaista veneiden vuokraustoimintaa harjoittivat myös yritykset, joiden vuokraamia veneitä miehistöineen liikkui kansainvälisillä matkoilla. Veneiden vuokraustoiminnan luonne muuttui ajan myötä. Se lisääntyi ja ammattimaistui. Veneitä käytettiin entistä enemmän kansainvälisillä matkoilla, ja niiden koko ja konetehot kasvoivat. Lisäksi veneitä vuokrattiin aiempaa enemmän miehitettyinä ja useamman kuin 12 matkustajan kuljettaminen yleistyi. Vuokraveneet, jotka kuljettivat enemmän kuin 12 matkustajaa, kilpailivat käytännössä matkustajaluksiksi katsastettujen alusten kanssa. Tämä asetti varsinaiset matkustaja-alukset huonompaan asemaan suhteessa vuokraveneisiin, koska matkustaja-aluksilta edellytettiin tiukempia miehisty-, varuste- ja alusteknisiä vaatimuksia kuin vuokraveneiksi katsastetuilta huviveneiltä.

Vuokraveneillä harjoitettavaa liiketoimintaa on Suomessa tänä päivänä kahdenlaista. Asiakas voi vuokrata veneen joko miehittämättömänä tai miehitettynä. Miehitettynä vuokrattavat veneet ovat tyypillisesti yhteysveneitä, joilla liikutaan saariin sekä veneitä, joilla tarjotaan elämyspalveluita, esimerkiksi purjehdusta ryhmille tai kalastusmatkailua. Suomessa on muutamia vuokraveneyrityksiä, jotka vuokraavat kymmeniä miehittämättömiä vuokraveneitä lähinnä lomakäyttöön. Jonkin verran myös yksityiset henkilöt vuokraavat omia veneitään yksityisten henkilöiden omaan käyttöön. Tämän toiminnan arvellaan olevan hyvin vähäistä. Pääsääntöisesti vuokraveneillä liikennöidään vain Suomen rannikolla, mutta muutamia kymmeniä vuokraveneitä on katsastettu maailman laajuiseen liikenteeseen.

Vuokraveneeksi katsastettujen huviveneiden määrää ei tarkkaan tiedetä, mutta sen on arvioitu olevan noin 800, mikä on alle 0,5 prosenttia Liikenteen turvallisuusviraston vesikulkuneuvorekisterissä olevien huviveneiden kokonaismäärästä. Suurin osa vuokraveneistä katsastetaan liikennealueelle 1 eikä niitä koskevat varustevaatimukset suuresti eroa muiden vesikulkuneuvojen varustevaatimuksista. Eroa on lähinnä pelastus- ja hätämerkinantolaitteissa, joita vuokraveneeltä vaaditaan. Vuokraveneet luokitellaan neljään eri luokkaan. Luokkien I-III katsastuksista huolehtivat Liikenteen turvallisuusviraston nimetyt katsastajat ja luokan IV katsastuksista Liikenteen turvallisuusviraston tarkastajat.

Vuokraveneen kuljettajien määrä on hieman suurempi. Ajanjaksona 2005–2017 Liikenteen turvallisuusvirasto on myöntänyt yhteensä 2 500 vuokraveneen kuljettajankirjaa, mikä on keskimäärin 192 kpl vuodessa. Kansainvälisiä huviveneenkuljettajankirjoja hankkivat vuokraveneiden kuljettajien ohella huviveneilijät. Niitä on samana ajanjaksona myönnetty 7 269, mikä on keskimäärin 559 kpl vuodessa. Vuokraveneillä harjoitettava liiketoiminta on pienistä markkinoista huolimatta hyvin monipuolista. Sen kirjo ulottuu miehittämättömistä sisävesiliikenteen moottoriveneistä aina miehitettyihin kansainvälisen liikenteen purjeveneisiin. Alueellisesti tarkasteltuna vuokravene-toiminnan on arvioitu painottuvan Etelä-Suomen rannikolle ja Saimaan vesialueelle.

Miehitystodistuksia myönnetään vuokraveneille kansainvälisessä liikenteessä vuosittain enimmillään muutamia kappaleita. Vuokraveneiden miehitystodistuksissa edellytetään useimmiten, että vuokraveneessä on päällikkö tai päällikkö ja kansimies. Suurimmassa osassa kotimaanliikenteessä vuokraveneiltä on edellytetty miehitystodistuksessa vain yhden hengen miehitystä. Sen sijaan kotimaanliikenteen avomerialueilla miehistöltä on voitu edellyttää yhdeltä henkilöltä vuokraveneen kuljettajankirjaa, minkä lisäksi on edellytetty kansimiestä, jolla on veneilykokeusta ja joka on perehtynyt alukseen. Kansimiehen pätevyyskirjaa ei ole kuitenkaan vaadittu, toisin kuin kauppamerenkulun aluksilta on tähän asti edellytetty. Kansainvälisessä liikenteessä eli silloin, kun on lähdetty pidemmälle matkalle, on voitu vaatia kahdelta henkilöltä vuokraveneen kuljettajankirjaa ja kansainvälistä huviveneenkuljettajankirjaa.

2.2.2 Vesiliikenteen valvonnasta

Liikenteen turvallisuusvirastolla olleista valvontatehtävistä käytännössä

Liikenteen turvallisuusviraston suorittamaa vesiliikennelain vaatimusten noudattamisen valvontaa on tehty lähinnä rekisteröintien yhteydessä, tapauksissa, joissa vesikulkuneuvon on todettu olevan moottoriteholtaan sellainen, että vesiliikennelain 8 §:n edellytykset eivät täyty. Vesikulkuneuvon rekisteröinti on siis voitu evätä, jos on katsottu, että vesikulkuneuvo ei ole turvallinen (rakenteeltaan, varusteiltaan, kunnoltaan tai muilta ominaisuuksiltaan) niillä kulkuveillä, joilla sitä käytetään.

Käytännön huviveneliikenteen valvontaa Liikenteen turvallisuusvirasto on tehnyt vain yhteistyössä muiden valvontaviranomaisten, kuten venepoliisin, kanssa.

Kauppamerenkulun valvonnassa Liikenteen turvallisuusvirasto on aktiivinen toimija.

Vuokraveneitä Liikenteen turvallisuusvirasto katsasti vuonna 2016 yhteensä 157 kappaletta ja vuonna 2017 yhteensä 199 kappaletta.

Vapaaehtoinen kouluttautuminen ja pätevyyskirjojen hakeminen on melko suosittua. Pätevyyskirjoja haetaan Liikenteen turvallisuusvirastolta. Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää vuosittain vuokraveneen kuljettajankirjoja noin 100–150 kappaletta ja kansainvälisiä huviveneenkuljettajankirjoja noin 450–500 kappaletta. Vuonna 2016 näitä kirjoja myönnettiin yhteensä 619 kappaletta ja vuonna 2017 yhteensä 556 kappaletta.

Vesiliikennelain 16 §:n mukaisia kielto- tai rajoituspäätöksiä kauppamerenkulun aluksille Liikenteen turvallisuusvirasto ei viime vuosina ole antanut.

Liikennevirastolla olleista valvontatehtävistä käytännössä

Liikennevirasto on päättänyt jokaisesta yleisellä kulkuväylällä tehtävästä väylä- ja/tai turvalaitemuutoksesta (niin sanottu väyläpäätös). Päätöksen kautta muutokset on vahvistettu ja päätöksen mukaiset tiedot on viety merikartoille. Yleisen väylän ylläpitäjät ovat saattaneet asian Liikenneviraston päätettäväksi niin sanotulla väyläesityksellä. Väyläpäätöksen yhteydessä Liikennevirasto on harkinnut muun muassa turvalaitteen tarkoituksenmukaisuuden. Viime vuosina Liikennevirasto on tehnyt hallinnoimiaan julkisia kulkuväyliä koskevia päätöksiä 130–210 kappaletta vuosittain. Määrän vaihteluun vaikuttaa merikarttojen uusimis- ja julkaisuohjelma. Muiden väylänpitäjien väyläesityksistä on tehty väyläpäätöksiä vuosittain noin 10-20 kappaletta.

Liikennevirasto on antanut väyliä koskevia alueellisia kielto- ja rajoituspäätöksiä noin 5-10 kappaletta vuosittain. Hylkääviä päätöksiä on vuosittain ollut noin 0-2 kappaletta. Annetuista päätöksistä on tehty valituksia hallinto-oikeuteen noin 0-2 kappaletta vuodessa. Liikennevirasto on lisäksi antanut vesiliikennettä koskevia tilapäisiä kieltoja ja rajoituksia tilanteissa, joissa on ollut tarve vesialueen tilapäiselle sulkemiselle, mutta joissa ei ole ollut mahdollista soveltaa vesiliikennelakia eikä alusliikennepalvelulakia, koska ne eivät kata kaikkia vesialueita eikä kaikkea vesiliikennettä.

Liikennevirasto on vastannut kanavaliikenteen ohjauspalvelujen järjestämisestä. Liikennevirasto on järjestänyt kanavien ohjauspalvelun eli käyttöpalvelun kaikilla hallinnoimillaan kanavilla. Palvelut on ulkoistettu. Kanavasuluista 18 tarjoaa käyttöpalvelua eli kanavia varten on tähän tarkoitukseen erityistä henkilökuntaa (kaukokäyttö toimii 14 sululla, paikalliskäyttö 4 sululla) tarjolla ja 21 sulkua on automatisoitu itsepalvelukäytölle.

Ympäristöhallinnon valvontatehtävistä

Viiden viime vuoden aikana (2012–2016) ELY-keskuksissa on tehty 29 vesiliikennelain alueellista kieltoa ja rajoitusta koskevaa vesiliikennepäätöstä, joista 24:ssä esitys kielloksi tai rajoitukseksi on hyväksytty: vuonna 2016 on hyväksytty kuusi esitystä, vuonna 2015 viisi, vuonna 2014 seitsemän, vuonna 2013 kolme ja vuonna 2012 kolme. Vastaavasti tänä aikana on hylätty viisi esitystä (vuonna 2014 on hylätty neljä ja vuonna 2012 on hylätty yksi).

Uudenmaan ELY-keskuksen alueella kunnat ovat vuosina 2012–2016 myöntäneet viisi kappaletta kilpailu-/harjoituslupia.

Eri vesikulkuneuvotyyppien käyttökieltoja tai rajoituksia ei ole määrätty yhtään. Viidessä hakemuksessa on esitetty vesiskootterilla ajamisen kieltämistä.

Kahdesta hylätystä kiello- tai rajoituspäätösesityksestä on valitettu hallinto-oikeuteen, jossa päätökset on kuitenkin pidetty voimassa.

Aluehallintoviraston tehtävistä

Aluehallintovirastot ovat vesilain mukaisia päätösviranomaisia. Aluehallintovirastot määräävät vesilain perusteella kulkuväylät hakemuksesta yleisiksi kulkuväyliksi. Liikenneviraston hakemuksesta väylä määrätään julkiseksi kulkuväyläksi ja muiden tahojen hakemuksesta yleiseksi paikallisväyläksi. Aluehallintovirastot käsittelevät myös hakemuksesta vesilain mukaiset lupa-asiat mm. liittyen merenkulun turvalaitteen asettamiseen vesistöön tai sen rannalle, mikäli asiasta ei ole sovittu alueen omistajan kanssa.

Tullin valvontakäytännöt

Tulli valvoo vesiliikennettä sellaisenaan tai muuhun valvontaan, esimerkiksi tullivalvontaan, kalastuksen valvontaan tai veneissä käytetyn polttoaineen laillisuuden valvontaan, liittyen. Kaikkiin tullivalvonnan kohteisiin kohdennetaan myös vesiliikennevalvonnan tarkastus, ja samoin menetellään kalastuksen ja metsästyksen valvonnan yhteydessä. Purjehduskaudella 2016 Tullin omia valvontaveneitä oli Helsingissä kaksi, Kotkassa yksi ja Saimaalla yksi. Helsingin veneryhmä suorittaa valvontaa laajalla alueella ja valvontamatkoja on purjehduskausittain suuntautunut Ahvenanmaalle, Saaristomerelle ja myös Suomenlahden itäosiin.

Tullin arvion mukaan valvonta ei ole ollut riittävää ylipäättään, koska ainakin isompien kaupunkien ulkopuolella harvaan asutuilla saaristoalueilla eivät valvontaviranomaisten resurssit ole olleet riittävät.

Tullilta saatujen tietojen mukaan valvontatehtäviin käytettiin vuonna 2016 Helsingin alueella 640,5 ajotuntia, Saimaan alueella 68 ajotuntia ja Kotka-Haminan alueella 278 ajotuntia (Turun alueen ajotunnit puuttuvat). Alla olevaan taulukkoon sisältyy tarkemmin kullakin valvonta-alueella suoritettujen veneiden tarkastukset, puhallutukset sekä annettujen seuraamusten määrät ja rikesakkojen ja rangaistusvaatimusten euromäärät.

Tullin mukaan lähes kaikki tarkastukseen otetuista asiakkaista myös puhallutetaan. Suurin osa Tullin antamista seuraamuksista (sakot ja rikesakot) johtuvat varustepuutteista, rekisteröintimääräysten rikkomuksista ja ylinopeuksista. Ylinopeudet ovat Tullin mukaan tyypillisiä vesiliikennemerkin noudattamatta jättämisistä. Valvontaa tehdään käytännössä nopeusvalvontatutkaa käyttäen. Tulli pitää nopeusrajoitusten valvonnan haasteena huonosti tai puutteellisesti asetet-

tuja vesiliikennemerkkejä. Erityisesti nopeusrajoitusalueiden valvonta on Tullin mukaan haasteellista. Tullin mukaan on olemassa sellaisia rajoitusalueita, joissa vesiliikennemerkkien huono tai puutteellinen sijainti tai rajoitusalueen vaikeasti hahmotettava alue estää käytännössä valvonnan, joten valvontaa ei edes kannata tehdä. Tulli pitää ongelmallisena myös erittäin sekavaa ja vaikeasti selvitettävää tietoa siitä, onko rajoitusalue voimassa ja mikä taho rajoituksen on asettanut. Tullin mukaan on joskus haasteellista myös selvittää, kuka aluksessa on tosiasiallisesti vastuussa ohjailusta. Nykyisessä lainsäädännössä puhutaan kuljettajasta, vaikka aluksessa saattaa olla tosiasiallisesti toinen henkilö, joka toimii aluksen päällikkönä.

Poliisin vesiliikenteen valvonnasta

Poliisi valvoo vesiliikennettä sekä sisävesillä että merialueilla. Sisävesillä poliisi on pääasiallinen valvontaviranomainen. Yhteensä valvontakalustoa on 102 vesikulkuneuvoa, jotka pääosin ovat avoveneitä varustettuina erikokoisilla perämootoreilla. Vesijettejä on 16 ja hytillisiä suurempia partioveneitä on 15 kappaletta. Poliisin vesiliikenteen valvonnan tavoitteena on edistää hyvää veneilytapaa, vähentää juopuneena veneilyä sekä edistää turvavarusteiden käyttöä. Käytännössä valvontaa kohdistetaan veneiden kuljettajiin, veneisiin ja niiden varusteisiin. Valvontaa tehdään poliisiveneillä, joiden toimintaa voidaan tukea vesijeteillä, joilla päästään väylien ulkopuolelle lähemmäs rantoja. Veneitä pysäytetään ja tarkastetaan sopivissa paikoissa ja olosuhteissa. Paikat valitaan poliisitaktisin perustein. Veneiden liikennöintiä seurataan ja tarkkailaan esimerkiksi aallokon tekokieltojen noudattamista.

Poliisihallituksen helmikuussa 2018 vahvistamassa poliisin venekalustoa ja vesiliikenteen valvontaa koskevassa viisivuotissuunnitelmassa painotetaan valvonnan suunnitelmallisuutta. Vuosisuunnitelmaa täsmennetään ja konkretisoidaan työjaksokohtaisilla suunnitelmilla, jotka tarkennetaan lopulliseen muotoonsa työvuorosuunnitelmissa. Suunnitelmallisuuden ja tietojohdoisuuden avulla valvontaa on tarkoitus kohdentaa maantieteellisesti laajoilla vesialueilla riskialueille ja riskiveneilijöihin. Valvonnan kohdentamisessa myös pienemmille järville ja pääjärvien reuna-alueille hyödynnetään vesiliikenteen analyysitoimintaa, jota kehitetään osana liikenteen muuta analyysitoimintaa.

Valvonnan painopisteaika ulottuu kesäkuusta elokuun loppuun. Valvontaa suunnataan etenkin viikonloppuihin ja heinäkuussa myös muille viikon päiville. Erilaiset kesän yleisötapaukset huomioidaan valvonnan kohdentamisessa.

Vesiliikenteen valvonnan ohella valvotaan luonnon- ja ympäristönsuojelua, käytetyn polttoaineen lainmukaisuutta sekä kalastusta ja metsästystä. Lisäksi poliisin venepartioiden tehtäväkenttään kuuluvat etenkin yleisen järjestyksen ja turvallisuuden valvonta vesialueilla ja saaristossa, erilaiset etsintä- ja pelastustehtävät, kuljetustehtävät, rikostorjuntaan liittyvät tehtävät ja valtiovierailujen turvaamistehtävät. Lisäksi venepartiot hoitavat kiireellisiä hälytystehtäviä.

Vuonna 2017 viranomaisten (Poliisi, Tulli, Rajavartiolaitos) vesiliikenteen valvonnassa todettiin 1 032 vesiliikenneriikkomusta. Alkukesästä yleisimmät varustepuutteet liittyvät sammuttimien. Useimmiten rikkomukset liittyvät varustepuutteisiin (654 rikkomusta) ja vesiliikennemerkillä tai valo-opasteella annettujen määräysten, kieltojen ja rajoitusten noudattamatta jättämiseen (213 rikkomusta). Rajoituksista jäivät yleisimmin noudattamatta nopeusrajoitukset (174 rikkomusta).

Valo-opastinvalvonta kanavissa on harvinaista. Valo-opastimien ja liikennemerkkien noudattamista valvotaan veneilijöiden toimintaa havainnoimalla. Nopeusvalvonnassa käytetään tutkaa.

Lähtökohtaisesti kaikkea pystytään valvomaan, mutta haasteellisinta on veneiden nopeuksien valvonta, jossa voidaan puuttua yleensä vain yksittäiseen veneeseen kerrallaan. Lisäksi joissakin paikoissa nopeusrajoituksen voimassaolo saattaa olla veneilijöille epäselvää, mistä seuraa tahatonta rajoituksen ylittämistä.

Turvallisuusasioihin liittyvää sääntelyä ei sinänsä poliisin mukaan ole liikaa. Valvontaresurssit ja niiden riittävyys ovat sitten oma kysymyksensä.

Joitakin vanhoja epäselviä (lääniä asettamia) nopeusrajoitusalueita olisi poliisin käsityksen mukaan syytä poistaa tai ainakin täsmentää.

Rajavartiolaitoksen vesiliikenteen valvonnasta ja meripelastustehtävistä

Rajavartiolaitos valvoo merialueella ympäri vuoden kattavasti kaikkea vesiliikennettä. Merenkulun ympäristönsuojelulain 12 luvun 6 §:n mukaan Rajavartiolaitos valvoo aluksista veteen ja ilmaan meneviä päästöjä merialueella sekä haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien käyttämistä sekä jatkossa myös alusten painolastivesien vaihtamista. Rajavartiolaitokselle kuuluu myös kalastuslain nojalla virkistyskalastuksen ja EU:n yhteisen kalastuspolitiikan valvonnasta annetun lain (1188/2014) nojalla kaupallisen kalastuksen valvonta merialueilla.

Rajavartiolaitos valvoo vesiliikennettä päätehtäväänsä rajaturvallisuuden ylläpitämiseen liittyen etenkin merialueella mutta myös sisävesillä rajan läheisyydessä. Tarkastuksia – kuten kuljettajan ajokuntoa ja veneen varusteita koskevia tarkastuksia – tehdään myös meripelastustahtumien ja muiden hälytystehtävien yhteydessä.

Rajavartiolaitoksella on kaikkiin vuodenaikoihin ja sääolosuhteisiin soveltuva suorituskykyinen aluskalusto. Kalusto on varta vasten suunniteltu kaikkia Rajavartiolaitoksen lakisääteisiä tehtäviä varten. Rajavartiolaitoksella on vesiliikenteen valvontaa varten neljä vartiolaivaa, 14 rannikkovartiovenettä (RV), 26 partiovenettä (PV) ja 24 nopeaa venettä (NV).

Rajavartiolaitos partioi merialueella vuosittain vartiolaivoilla, veneillä, ilmatyynyaluksilla ja jääkulkuneuvoilla yhteensä noin 42 000 tuntia.

Rajavartiolaitoksen partiot tekevät vuosittain noin 11 000 vesiliikennesäännöksiin liittyvää tarkastusta. Pääosa näistä tehdään merialueella. Valvontaa tehdään partioinnin yhteydessä joko profiloimalla tarkastukseen otettavia kohdattuja veneitä tai valvontaiskumaisesti kaikki tavatut veneet tarkastaen. Tarkastuksissa todetaan vuosittain noin 900 (929/2016) vesiliikenneerikkomusta. Poliisin ja Rajavartiolaitoksen tietoon tuli vuonna 2017 yhteensä 266 vesiliikennejuopumusepäilyä.

Rajavartiolaitos on meripelastuslain mukaan myös johtava meripelastusviranomainen. Pelastuslaitokset vastaavat puolestaan järvipelastuksen järjestämisestä ja johtamisesta.

Suomen lähialueen merellisessä turvallisuudessa ei Rajavartiolaitoksen mukaan ole tapahtunut merkittäviä muutoksia vuoden 2016 aikana. Alusliikenne Suomenlahdella on säilynyt vilkkaana.

Rajavartiolaitoksen alaisuudessa toimivat merivartiostot. Niitä on kaksi: Suomenlahden sekä Länsi-Suomen merivartiosto. Merivartiostot vastaavat valvonta-alueensa rajavalvonnasta, rajatarkastuksista sekä meripelastuspalvelusta. Vuonna 2016 merivartiostot ylläpitivät jatkuvaa meripelastustoimen johtamisvalmiutta sekä päivystivät jatkuvasti meripelastuksen hätäradioliikennettä. Kaikkiin meripelastuksen hätätilanteisiin kyettiin osoittamaan apua.

Meripelastustoimen kehittämisessä painopiste on ollut viime vuosina suuronnettomuuksiin varautumisessa ja niiden hallinnassa sekä meripelastukseen liittyvien yhteisten toimintamallien kehittämisessä.

Meripelastus- ja avustustehtävistä valtaosa kohdistui aikaisempien vuosien tapaan (noin 1500–2000 kappaletta vuosittain) huviveneisiin. Matkaveneilijöiden osuus näistä on pienehkö. Avuntarvitsijoista valtaosa on päiväretkellä olevia veneilijöitä. Kauppamerenkulun osalta tehtäviä on vuosittain noin 300 – 400 kappaletta, joista valtaosa (noin 70 prosenttia) on puhelinvälitteisiä lääkärikonsultaatioita, jotka liittyvät pitkälti laivoilla sattuneisiin sairaskohtauksiin ja tapaturmiin. Lisäksi on huomioitava, että vuosittaisista pelastustehtävistä noin 200 - 400 kappaletta ei kohdistu merenkulkuun lainkaan. Näissä pelastustehtävissä apua tarvitsevat ulkoilijat, pilkkijät, jäällä moottoriajoneuvoilla liikkuvat ja uimarit, jotka ovat joutuneet hätään merialueella.

Rajavartiolaitoksen tietoon tulee vuosittain merialueella noin 20 hukkumistapausta. Yksittäisiä tapauksia lukuun ottamatta nämä kuolemaan johtaneet tapaukset eivät liity veneilyyn. Pääsääntöisesti menehtyneet ovat uimareita tai jäällä liikkuneita. Veneilijöitä ei huku merialueella välttämättä vuosittain yhtään.

Vesiliikenne- rikkomukset	v. 2014	v. 2015	v. 2016	v. 2017
Poliisi	1 074	817	723	586
Tulli	70	44	47	45
Rajavartiolaitos	836	667	841	401
Yhteensä	1 980	1 528	1 611	1 032

Vesiliikenne- juopu- mukset	v. 2012	v. 2013	v. 2014	v. 2015	v. 2016	v. 2017
Poliisi	218	179	158	151	164	131
Rajavartiolaitos	190	199	182	136	151	135
Yhteensä	408	378	340	287	315	266

Vapaaehtoistyön ja Suomen Meripelastusseuran rooli vesiliikenteen pelastustehtävissä

Suomen Meripelastusseura on valtakunnallinen vapaaehtoisten meri- ja järvipelastusyhdistysten keskusjärjestö. Seura pelastaa ja avustaa merihätään joutuneita ihmisiä merialueilla ja sisävesillä.

Suomen Meripelastusseuran vapaaehtoiset hälytettiin vuonna 2016 pelastus- ja avunantotehtäviin 1595 kertaa. Apua vesillä sai yhteensä 3467 ihmistä ja 1316 alusta. 25 ihmistä pelastettiin todennäköiseltä menehtymiseltä ja 63 alusta tuhoutumiselta. Pelastusalukset päivystivät avoveikaudella pääsääntöisesti alle puolen tunnin lähtövalmiudessa.

Avun tarpeessa vesillä oli useimmiten alle 15-metrinen moottorivoimalla kulkeva huvivene ja useimmissa tapauksissa veneilijä joutui pulaan teknisen vian tai aluksen huollon laiminlyönnin vuoksi. Vilkkainta aikaa pelastus- ja avustustoiminnassa olivat kesä-, heinä- ja elokuu, joiden aikana kertyi lähes kolme neljännestä vuotuisista tapahtumista.

Suomen Meripelastusseuralla on yhteensä 58 jäsenyhdistystä rannikolla ja sisävesillä, 130 pelastusalusta ja noin 1300 aktiivista miehistön jäsentä. Kaikki miehistöissä toimivat ovat palkattomia vapaaehtoisia.

2.2.3 Veneilyn turvallisuutta ja ympäristövastuuta edistävä viestintä

Useat eri tahot edistävät veneilyn turvallisuutta ja ympäristövastuuta. Viranomaisista aktiivisimpia ovat Liikenteen turvallisuusvirasto ja Rajavartiolaitos. Ilmatieteen laitos tuottaa tietoa vesillä liikkujille. Viranomaisten lisäksi myös eräät yhdistykset panostavat vesillä liikkumiseen liittyviin kampanjoihin ja viestintään. Tässä alaluvussa kuvataan eri tahojen toimintaa käytännössä.

Viranomaisten turvallisuutta edistävä viestintä

Liikenteen turvallisuusviraston veneilyn turvallisuuden edistämistehtäviin kuuluu myös turvallisuutta edistävä viestintä ja se viestiikin aktiivisesti veneilyturvallisuusasioista erityisesti veneilykauden aikana. Vesiliikenneonnettomuuksista tiedotetaan useita kertoja vuodessa. Liikenteen turvallisuusviraston veneilyaiheisilla verkkosivuilla on ajantasaista tietoa sekä veneiden teknisestä turvallisuudesta että veneilyn käytännön turvallisuudesta. Veneilyn turvallisuusviestintä toteutuu sekä lehdistö- ja internettiedotteiden kautta että sosiaalisen median kanavissa.

Liikenteen turvallisuusvirasto on vastannut veneilyn sidosryhmäyhteistyössä tärkeän elimen, merenkulun neuvottelukunnan veneilyjaoston puheenjohtajuudesta vuoden 2015 alusta lähtien. Kesästä 2016 lähtien toimintaa on jatkettu veneilyverkoston nimellä.

Myös Rajavartiolaitos tekee jatkuvasti erilaisten teemojen ympärillä laajaa valistustyötä vesiturvallisuuden parantamiseksi ja valvomiseksi. Uusimpana tuotoksena on ”Apua! – Veneilijän turvallisuusopas”, joka julkaistiin vuonna 2017 ja se löytyy osoitteesta: www.raja.fi/veneily. Rajavartiolaitoksen virkamiehet käyvät myös muun muassa kouluissa ja venekerhoissa puhumassa veneilyturvallisuudesta. Rajavartiolaitos on lisäksi tehnyt erilaisten pelastustoimien tehostamiseen tähtäävien projektien avulla töitä vesiturvallisuuden edistämiseksi.

Ilmatieteen laitos tuottaa vesiliikenteen palveluita sää- ja merihavaintojen sekä ennusteiden muodossa. Viranomaisille tuotetaan lisäksi ajolehtimisarvioita, vaarallisten aineiden kulkeutumisarvioita ja muita välittömässä pelastustoiminnassa tarvittavia säätietoja. Vesilläliikkujille suunnatut maksuttomat palvelut esitetään Ilmatieteen laitoksen verkkosivuilla avoimena datana rajapintojen ohella. Palveluita ovat muun muassa maksulliset käyttäjäkohtaisesti räätälöidyt palvelut, puhelin- ja tekstiviestipalvelut ja monet asiantuntijapalvelut. Ilmatieteen laitos on järjestänyt myös vesilläliikkujille avoimia sääkoulutustilaisuuksia.

Vapaaehtoisjärjestöjen turvallisuutta ja ympäristövastuuta edistävä viestintä

Suomen Meripelastusseura pyrkii ennaltaehkäisemään onnettomuuksia ja vaaratilanteita vesillä meripelastustoiminnan sekä turvallisuusvalistuksen avulla. Turvallisuusviestinnän teemoja ovat erilaiset ohjeet ja varoitukset, kuten ohjeistus turvallisuusasioista veneilykauden alkaessa tai varoitus heikoista jäistä. Pelastusliivien käytöstä muistutetaan säännöllisesti. Viestinnän kanavia ovat mediatiedottaminen, internet ja sosiaalinen media, Vapaaehtoinen meripelastaja -jäsenlehti sekä yleisötapahtumat.

Suomen Uima-opetus- ja Hengenpelastusliitto ry (SUH) on vastannut Viisaasti Vesillä -kampanjasta vuodesta 2013 alkaen. Kampanjan keskeisiä teemoja ovat olleet veneilyturvallisuus sisältäen pelastusliivien käytön, veneiden varustus, alkoholin käytön välttäminen vesillä, olosuhteiden huomioiminen ja vesillä liikkujien turvallisuusasenne. Lisäksi teemoina ovat muun muassa uimataito, rantaturvallisuus. SUH on vastannut myös Wear it – kansainvälinen pelastusliivipäivä -tapahtumasta osana Viisaasti Vesillä -kampanjaa. Kampanja toteutetaan kansainvälisenä pelastusliivipäivänä toukokuussa (viikon 20 lauantaina).

Pidä Saaristo Siistinä ry (PSS ry) on valtakunnallinen vuonna 1969 perustettu veneilijöiden ja vesilläliikkujien ympäristöjärjestö. Yhdistys toimii saaristo- ja rannikkoalueilla sekä Järvi-Suomessa. Järjestö tukee Suomen merialueiden ja sisävesien, rantojen ja saariston puhtaana pitämistä. Yhdistys edistää veneily- ja vesilläliikkumismahdollisuuksia sekä ympäristön huomioidavaa venesatamatoimintaa sekä lisää veneilijöiden ympäristötietoisuutta ja tuottaa ympäristötietoa.

PSS r:n työhön kuuluu myös veneilijöiden jätteistä, kuivakäymälöistä, kelluvista imutyhjennys- asemista ja retkisatamien huollosta vastaaminen. Yhdistyksen toiminta-alueet ovat Saaristomeri, Pohjanlahti, Itäinen Suomenlahti, Päijänne, Saimaa ja Pirkanmaa. Viestinnän kanavia ovat mediatiedotteet, yhdistyksen kotisivut, sosiaalisen median kanavat, sähköinen uutiskirje, esitteet ja Roope-lehti. Lisäksi yhdistys tekee koulu- ja veneseuravierailuja ja osallistuu erilaisiin yleisötapahtumiin.

Suomen Melonta- ja Soutuliitto on mukana kampanjoissa, järjestää koulutusta ja valistustyötä kajakilla ja kanootilla liikkumisen perustaidoista ja turvallisuustaidoista. Liitto tuottaa myös koulutusmateriaalia ja tiedottaa koulutuksesta liiton lehdessä ja verkkosivuilla sekä sosiaalisen median kanavissa.

3 Nykytilan arviointi

3.1 Vesiliikenteen turvallisuuspuutteet

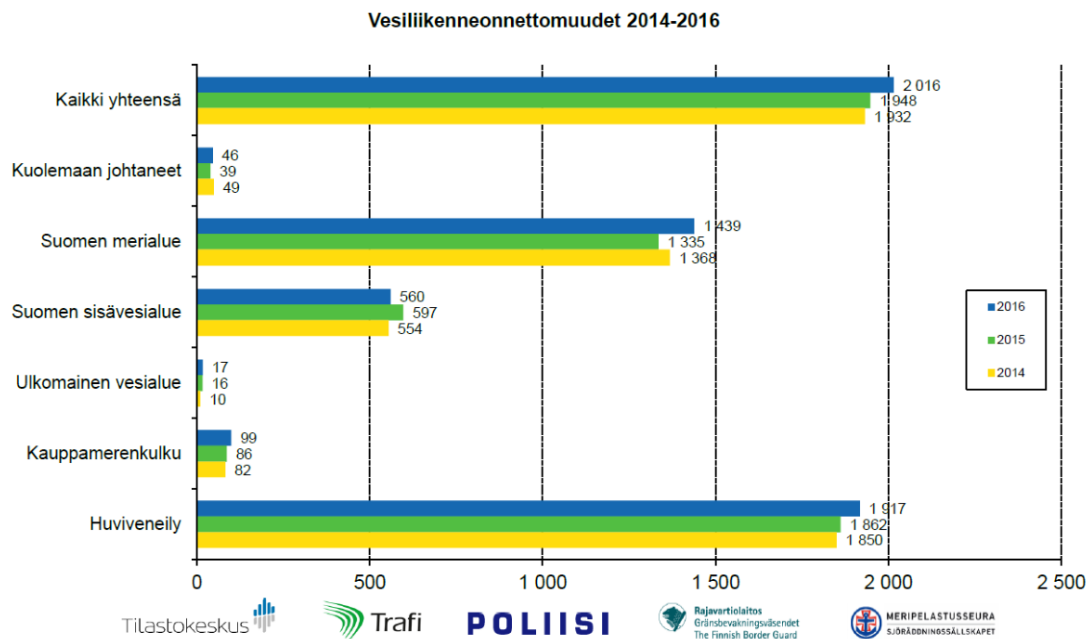
3.1.1 Vesiliikenneonnettomuudet

Liikenteen turvallisuusviraston kokoaman vesiliikenteen onnettomuustilaston mukaan vuonna 2015 tapahtui yli 1900 viranomaisten tietoon tullutta vesiliikenneonnettomuutta, ja näistä yli 1800 tapahtui huviveneille. Yleisin onnettomuuden syy on veneen vaurioituminen, ja onnettomuudet johtuvat usein teknisestä viasta ohjauslaitteissa tai kuljetuskoneistossa tai toimintavirheestä.

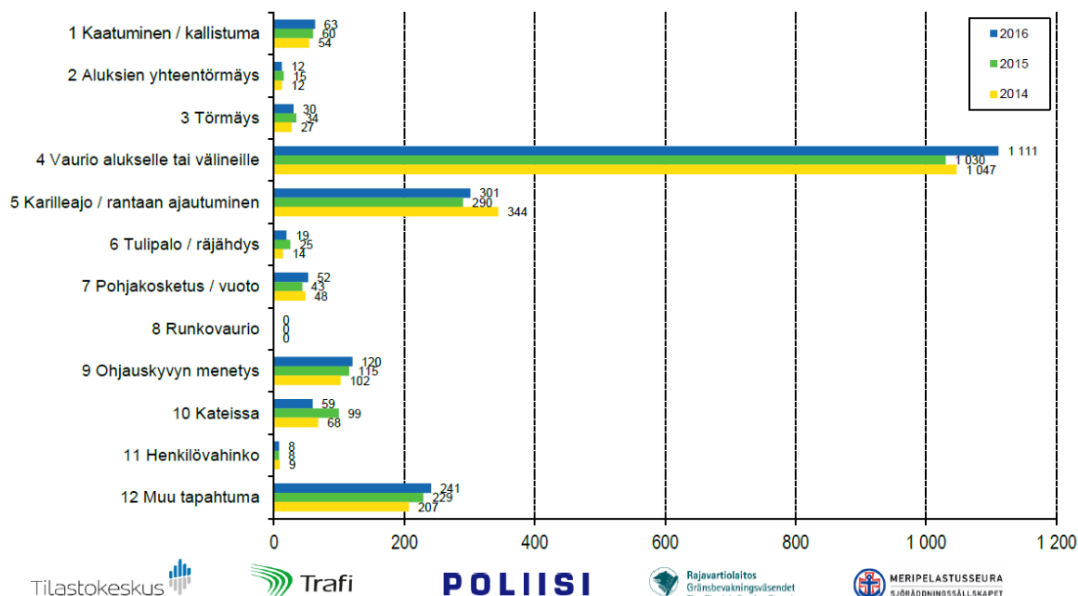
Purjeveneiden yleisiä onnettomuustyyppisiä ovat veneen vaurioituminen ja karilleajo, ja vesikoottareiden tyypillinen onnettomuustyyppi on aluksien yhteentörmäys. Edellä mainittu onnettomuuksien vuosittainen määrä sisältää kuitenkin vain osan vesiliikenteen onnettomuuksista ja

kattaa ainoastaan ne, jotka ovat tulleet viranomaisten tietoon ja joissa on nimenomaan kyse onnettomuudesta. Sellaisia onnettomuuksia, joita ei viranomaisten tietoon tule, arvioidaan tapahtuvan vuosittain moninkertainen määrä. Lisäksi viranomaisia ja meripelastuksen toimijoita hälytetään apuun tilanteissa, joissa kyse ei ole onnettomuudesta vaan muusta avuntarpeesta.

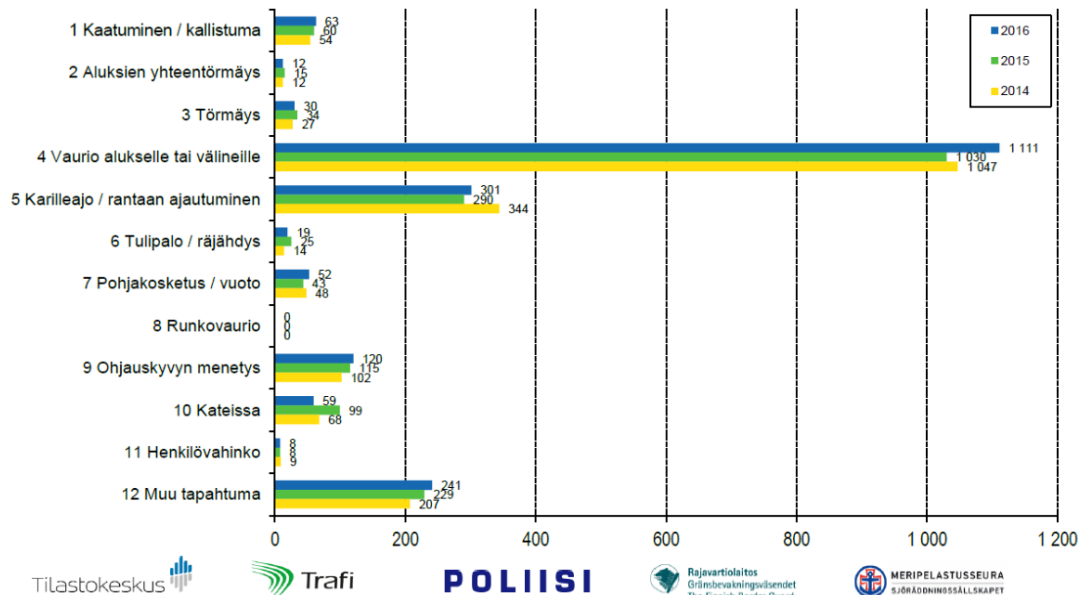
Alla olevista, vuosina –2014–2016 tapahtuneita vesiliikenneonnettomuuksia koskevista kuvista käy ilmi, minkä verran merialueilla ja muilla vesialueilla on tapahtunut viranomaisten tietoon tulleita huviveneilyyn tai kauppamerenkulkuun liittyviä onnettomuuksia, miten onnettomuudet ovat jakautuneet onnettomuustyyppeihin ja millaisia aluksia on ollut osallisina onnettomuuksissa:



Vesiliikenneonnettomuudet onnettomuustyyppin mukaan 2014-2016



Vesiliikenneonnettomuudet onnettomuustyyppin mukaan 2014-2016



Vesiliikenteessä menehtyy vuosittain noin 40 - 60 henkilöä. Vuoden 2017 alustavien vesiliikenneonnettomuustilastojen mukaan kyseisenä vuonna kuoli vesiliikenteessä 35 henkilöä, joista 33 huviveneilyssä ja 2 kauppamerenkulussa. Tämä oli tilastoidun historian paras vuosi, mitä tulee

vesiliikenneonnettomuuksissa kuolleiden määrään. Pääasiallisen syyn kuolemantapausten verrattain vähäiseen määrään voidaan arvioida olevan sateisessa ja kylmässä kesäkaudessa. Vuoden 2017 ennakkotilastot löytyvät Liikenteen turvallisuusviraston verkkosivuilta https://www.trafi.fi/filebank/a/1517222597/a04f8bf01966ea1bf14abbd54b8e2675/29262-VE-SILONN_2017_1-12_ennakko.pdf

Vuonna 2016 kuoli vesiliikenteessä 48 ihmistä, joista kaikki huviveneilyssä.

Vuoden 2015 kylmän alkukesän vuoksi vesiliikenteessä menehtyneiden määrä (40 kuollutta) oli tuolloinkin keskimääräistä pienempi. Veneilyn pidemmän aikavälin turvallisuustrendi on ollut myönteinen ja suomalaisten veneilytaidot ovat pääsääntöisesti hyvällä mallilla. Veneilijöiden navigointitaidot ja vesiliikenteen väistämissääntöjen osaaminen ovat puhuttaneet etenkin kauppa-alusten kohtaamisissa. Vuonna 2016 onnettomuuksien kokonaismäärä kuitenkin jälleen lisääntyi. Onnettomuuksien määrän noususta on uutisoitu ja siitä löytyy tietoa myös Liikenteen turvallisuusviraston verkkosivuilta. Myös kaupparenkulussa oli vuonna 2016 aiempaa enemmän onnettomuuksia.

Kuolemaan johtaneita vesiliikenneonnettomuuksia tapahtuu enemmän sisävesialueilla kuin merialueilla. Yleisin syy vesiliikenteen kuolemiin on hukkuminen veneen kaaduttua tai kallistuttua ja veneilijän jouduttua veden varaan. Vuosittain sattuu kuitenkin myös muunlaisia vesiliikenteen onnettomuuksia. Esimerkiksi veneen hätäkatkaisimen käyttämättä jättäminen ja tästä johtuva oman veneen yliajamaksi joutuminen näkyy onnettomuus uutisoinneissa. Menehtymisiin johtaneita törmäämisiä muihin veneisiin, karikkoihin tai kiinteisiin esteisiin tapahtuu myös joitakin kertoja vuodessa. Venepalojen määrä on myös pelastusviranomaisten mukaan ollut viime vuosina kasvussa määrän ollessa joitakin kymmeniä vuodessa (esimerkiksi vuonna 2015 tuli pelastusviranomaisten tietoon 46 venepaloo). Veneen syttyessä tuleen ovat mahdollisuudet toimia hyvin rajalliset. Toisin kuin tieliikenteessä, veneestä poistuminen ulapalla venepalon yllättäessä ei ole yhtä yksinkertainen toimenpide kuin maantiellä eli tulipalon sammutuksen tulee olla ensisijainen tavoite. Sammuttimien käyttökunnon ja riittävän kapasiteetin merkitys on siis vesillä erityisen suuri. Toisinaan esiin on kuitenkin noussut vaatimuksia sammuttimien tarkastusvälin harventamisesta tai muista kevennyksistä (esimerkiksi https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/Kysymys/Documents/KK_337+2016.pdf).

3.1.2 Varusteita koskevat puutteet ja veneen päällikkyys

Vesiliikenteessä yleisenä ongelmana on se, että kelluntapukineita ei käytetä. 2000-luvun alussa kelluntapukineiden käyttöaste oli 50 - 55 prosentin luokkaa, mutta valvovat viranomaiset ovat havainneet, että kelluntapukineiden käyttö on viime vuosina lisääntynyt.

Vesiliikenneasetuksen 2 §:n mukaan liikkeellä olevassa moottorilla tai yli viiden metrin pituisessa purjeella varustetussa vesikulkuneuvossa on oltava merenkulkuhallituksen päätöksen mukaisesti hyväksytty pelastusliivi, kelluntapukine tai pelastuspuku kullekin vesikulkuneuvossa olijalle. Lisäksi pelastusliivin, kelluntapukineen ja pelastuspuvun tulee kokoluokaltaan ja kantavuudeltaan vastata henkilön kokoa ja painoa. Säännöksessä siis edellytetään vain sitä, että kelluntapukine on mukana, mutta sen käyttöä ei ole edellytetä. Eri tutkimusten mukaan vesillä hukkuneista 70 - 80 prosenttia olisi todennäköisesti tai mahdollisesti pelastunut, jos henkilöllä olisi ollut kelluntapukine käytössä.

Onnettomuustutkintakeskuksen (OTKES) 24.7.2016 Saimaalla tapahtuneesta moottoriveneen palosta tekemässä tutkimuksessa (M2016-01) on esitetty turvallisuussuositus, joka koskee kelluntapukineiden käyttöä. Kyseisessä tapauksessa palavassa veneessä olleet 11 henkilöä eivät ehtineet pukea pelastusliivejä ylleen ennen veteen joutumista eivätkä kyenneet vedessä ollessaan

pukemaan veteen heitettyjä pelastusliivejä ylleen. OTKES suosittelee, että pelastusliivejä käytetään veneiltäessä ja että valvontaviranomaiset, veneseurat ja veneilijät kiinnittävät myös huomiota siihen, että pelastusliivien kunto on hyvä ja että ne ovat sopivia. OTKESin mukaan pelastusliivien on oltava kaikissa tapauksissa ainakin nopeasti päälle puettavissa muun muassa yllättävän veteen joutumisen varalta.

Joidenkin veneilyn sidosryhmätahojen mukaan olisi syytä säätää veneisiin kelluntapukinepakko. Toisaalta on tuotu esiin vaihtoehto, jonka mukaan pelastusliivien mukanaoloa koskevan sääntelyn tiukentaminenkin riittäisi niin, että ne olisivat välittömästi saatavissa myös pienemmissä veneissä. Yksittäisiä hukkumistapauksia voitaisiin ainakin meripelastustoimen mukaan vähentää, jos myös soutuveneissä ja jollissa edellytettäisiin olevan pelastusliivit kaikille mukanaolijoille. Nämä tapaukset liittyvät usein sisävesillä tai aivan rannan läheisyydessä tapahtuviin onnettomuuksiin. Myös Liikenteen turvallisuusviraston julkaisemat vesiliikenteen onnettomuustilastot tukevat tätä tilastojen paljastaessa kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien olevan valtaosin veneen kaatumisesta tai kallistumisesta johtuvia eli kyseessä on ollut pieni tai pienehkö (kiikkerä) vene. Jos näissä pienemmissäkin veneissä edellytettäisiin jonkin kellunta- tai pelastautumisvälineen mukanaoloa tai jopa käyttöä, olisi vaatimusta noudattavilla merkittävästi paremmat mahdollisuudet selviytyä hengissä veden varaan jouduttuaan.

On myös korostettu, että jos käyttöpakkoa esitettäisiin, tulisi miettiä tarkkaan tällaisen säännöksen soveltamista käytännössä. Joka tapauksessa on korostettu, että sääntelyn muotoilun pitäisi olla tarkkarajaista, koska pakko olisi tuskin kuitenkaan kaikissa olosuhteissa perusteltua. Esimerkiksi matkaveneen sisätiloissa tällainen vaatimus olisi hankala nukkumisen kannalta. Pelkkää valvonnan vaikeutta esimerkiksi sisävesillä ei toisaalta ole pidetty perusteena tällaisesta sääntelystä pidättäytymisellekään.

Vesiliikenneasetuksen 2 §:ssä säädetään, että vesikulkuneuvossa tulee olla aivot tai mela taikka ankkuri köysineen. On kuitenkin selvää, että aivot ja mela eivät yksinään riitä suuremmassa vesikulkuneuvossa. Onkin esitetty, että veneessä tulisi olla mukana myös kartta ja hätämerkinantovälineet, joiden tarkoituksenmukaisuus tosin vaihtelee olosuhteiden mukaan. Hätämerkinantoväline voisi olla esimerkiksi matkapuhelin, soihtu tai Meri-VHF-radiopuhelin.

Yhtenä vaihtoehtona varusteiden käytön valvonnan helpottamiseksi on pidetty sitä, että vesikulkuneuvosta vastaisi aina päällikkö, kuten kaupparenkulussa. Veneen päällikkö vastaisi muun muassa siitä, että kaikilla veneessä mukana olevilla on kelluntapukine puettuna olosuhteiden niin vaatiessa.

3.1.3 Alkoholin käytöstä

Vesillä liikkumiseen liittyy alkoholin käyttöä koskeva ongelma. Rikoslain 23 luvussa säädetään liikennerikoksista. Tämän luvun 5 §:ssä säädetään vesiliikennejuopumuksesta. Vesiliikenteessä liikennejuopumuksen raja on 1,0 promillea ja ammattimaisessa vesiliikenteessä 0,5 promillea. Kyseisen pykälän säännökset eivät koske soutuvenettä tai siihen rinnastettavaa vesikulkuneuvoa. Tutkimuksessa, jossa selvitettiin vuosina 1992 – 1998 hukkuneita, havaittiin, että lähes 80 prosentilla 25-64-vuotiaista hukkuneista oli alkoholia veressään.

Oikeusministeriön työryhmä selvitti vuosina 2010–2011 vesiliikenteen promillerajan alentamista ja päätyi ehdottamaan, että ammattimaisen vesiliikenteen promillerajaa laskettaisiin 0,5 promilleen ja huviveneilyn promilleraja jätetään ennalleen 1,0 promilleen. Työryhmä esitti samalla muita keinoja vesiliikenteen turvallisuuden parantamiseksi, muun muassa kelluntapukineiden mukanaolon vaatimuksen laajentamista soutuveneisiin sekä kelluntapukineiden käyttöpakkoa avoveneissä ja kansilla liikuttaessa. Lisäksi nostettiin esiin esimerkiksi uimataidon ja

veneilyn turvallisuusvalistuksen merkitys vesiliikenteen turvallisuudessa. Työryhmän ehdotus on sitemmin toteutunut promillerajan osalta.

Tätä hallituksen esitystä valmisteltaessa valmisteltiin arviomuistio, joka oli lausunnolla. Yhtenä kysymyksenä lausunnon antajille esitettiin, mitä mieltä he olivat vesiliikennejuopumuksen promillerajan merkityksestä veneilyn turvallisuuden kannalta. Promillerajan alentaminen ei saanut erityistä kannatusta. Oikeusministeriö katsoi lausunnossaan, että turvallisuustilanteen kehitys ei viittaa tarpeeseen tarkistaa vesiliikennejuopumusta koskevaa sääntelyä eikä promillerajaan liittyviä kysymyksiä ole muutoinkaan tarkoituksenmukaista tarkastella käsillä olevan hankkeen yhteydessä. Oikeusministeriö myös muistutti, että suurimmassa osassa kuolemantapauksissa kysymys on selvästi rangaistavuuden rajan ylittäneestä vahvasta humalatilasta.

3.1.4 Veneilyajokortti ja venekatsastus

Suomessa ei edellytetä veneellä ajamista varten veneajokorttia. Venealan yhdistykset järjestävät koulutusta turvallisesta vesillä liikkumisesta. Toisin kuin ajoneuvoja, vesikulkuneuvoja ei ole myöskään pakko vakuuttaa. Pienemmät vesikulkuneuvot ovat kotivakuutuksen piirissä. Vesikulkuneuvoja ei ole pakko katsastaa, paitsi jos niitä käytetään kaupalliseen tarkoitukseen. Venealan yhdistykset järjestävät jäsenistölleen vapaaehtoista huviveneiden katsastustoimintaa. Koulutetut katsastajat katsastavat veneseurojen veneitä erillisten ohjeiden mukaan. Veneseurat voivat velvoittaa veneseuraan kuuluvan veneilijän pitämään veneensä ja sen varusteet merikelpoisessa kunnossa.

Edellä mainitussa arviomuistiossa tiedusteltiin myös veneilyajokortista ja venekatsastuksesta sekä itsesääntelystä. Suurimmassa osassa arviomuistiosta annetuista lausunnoista pidettiin nykyistä informaatio-ohjausta ja itsesääntelyä riittävinä toimenpiteinä pitäen pakollista veneilyajokorttia tai virallista katsastusta haitallisena sääntelynä, jolla ei olisi olennaista vaikutusta veneilyonnettomuuksiin. Esimerkiksi oikeusministeriö suositteli, että veneilijöitä kannustettaisiin turvalliseen toimintaan muilla kuin lainsäädäntötoimilla. Voimavaroja suositeltiin suunnattaman lainsäädännön tiukentamisen asemesta vapaaehtoisuuteen perustuvaan veneilykoulutukseen ja siihen liittyvien kannustimien kehittämiseen.

3.1.5 Merikarttojen käyttö

Merikarttojen on oltava Kansainvälisen merenkulujärjestön IMO:n ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (SopS 11/1981, niin sanottu SOLAS-yleissopimus) mukaan valtion viranomaisen, toimivaltaisen merikarttalaitoksen tai muun vastaavan julkisen laitoksen toimesta tai luvalla merenkulun tarpeisiin laadittuja ja niitä koskevat säännöt on julkaistava. SOLAS-yleissopimuksen liitteen luvun V säännön 19 (kohdan 2.1. alakohta 4) mukaan kaikissa aluksissa on oltava merikartat reitin suunnitteleamiseen ja näyttämiseen aiotulla matkalla. Näissä aluksissa on myös oltava varajärjestelmä, jos tarkoitukseen käytetään osittain tai yksinomaan elektronisia laitteita. Merikarttojen ja merenkulujulkaisujen on lisäksi oltava asianmukaisia ja ajantasaisia. Kaikki muut (elektroniset) merikartat ovat lähtökohtaisesti epävirallisia, standardoimattomia karttoja.

SOLAS-yleissopimuksen osapuoli voi kuitenkin määrätä, soveltaako se säännön 19 määräyksiä pienempiin aluksiin. Suomessa SOLAS-yleissopimuksen karttoja koskeva määräys on pantu täytäntöön Liikenteen turvallisuusviraston määräyksellä alusten navigointilaitteista ja -järjestelmistä (22.11.2012, TRAFI/16915/03.04.01.00/2012). Määräystä ei sovelleta huviveneisiin. Kauppamerenkulussa merikarttojen käyttö on siten säänneltyä turvallisuuden varmistamiseksi. Merikartat ovat ajantasaisia, reitit suunnitellaan ajantasaisen merikartan avulla ja käytössä on myös varajärjestelmä. Käyttäjät ovat myös koulutettuja.

Veneilyn osalta tilanne on sen sijaan täysin sääntelemätön, paitsi vuokraveneiden osalta. Vesiliikennelaissa määritellään veneen varustus sen pohjalta, että joudutaan hätätilanteeseen - ei niinkään sen pohjalta, ettei hätätilanteeseen jouduttaisi.

Liikenneviraston veneilijä-tutkimus osoitti muun muassa, että veneilijöiden käytössä olevat painetut merikartat ovat usein vanhentuneita ja että vain osa kartoista perustuu merikarttalaitosten (digitaalisiin) alkuperäisaineistoihin. Aineistoa on voitu muokata myös vaarallisesti. Käyttäjistä merkittävä määrä on myös kouluttamattomia eivätkä he osaa lukea merikarttaa. Sillä, millaisella merikartalla navigoidaan ja kuinka karttaa käytetään, on kuitenkin suuri merkitys vesiliikenteen turvallisuudelle.

3.2 Sääntelyn hajanaisuuteen, vanhentuneisuuteen ja perustuslainmukaisuuteen liittyvät ongelmat

3.2.1 Yleistä sääntelyn hajanaisuudesta ja epäselvyyksistä

Vesikulkuneuvoja ja veneilijöiden käyttäytymistä koskeva sääntely on nykyisellään hajanaista sisältyen useaan eri säädökseen. Merilain soveltuvuus muuhun kuin kauppamerenkulkuun jää ratkaistavaksi tapauskohtaisesti.

Sääntelyä on myös päällekkäin esimerkiksi varusteiden osalta, ja samasta asiasta, kuten huvivenestä tai vuokraveneestä, voi olla eri laeissa eri määritelmiä. Toisaalta vesiliikennelaki koskee kaikkia vesikulkuneuvoja. Vesikulkuneuvolla tarkoitetaan veteen tukeutuvaa ja vesillä liikkumiseen tarkoitettua kulkuvälinettä ja laitetta. On esitetty, että määritelmää voisi muuttaa esimerkiksi niin, että vesikulkuneuvolla tarkoitettaisiin ”veteen tukeutuvaa ja vettä pitkin liikkuvaa kulkuneuvoa ja laitetta”, jolloin lakia voitaisiin soveltaa myös sellaisiin kulkuneuvoihin, joita ei ole tarkoitettu vesillä liikkumiseen kuten moottorikelkkoihin. Vesikulkuneuvon käsitettä käytetään myös huvivenelaissa ja vesikulkuneuvorekisterilaissa, mutta niissä vesikulkuneuvon käsite on suppeampi. Huvivenelaissa vesikulkuneuvolla tarkoitetaan huvivenettä tai vesiskootteria. Myös vesikulkuneuvorekisterilaissa käytetään käsitettä vesikulkuneuvo, mutta sitä ei ole määritelty. Muissa laeissa perusmääritelmä on yleensä alus ja alus on joissakin laeissa (esimerkiksi alusturvallisuuslaki ja laivaväkilaki) määritelty samalla tavalla kuin vesiliikennelaissa on määritelty vesikulkuneuvo. Sen sijaan merenkulun ympäristönsuojelulaissa alus on määritelty niin, että sillä tarkoitetaan jokaista vesikulkuneuvoa, mukaan luettuina kantosiipialukset, ilmatyynyalukset, vedenalaiset alukset ja kelluvat alukset sekä kiinteät tai kelluvat alustat. Vesiliikennelaki koskee käytännössä ainakin aluksella, veneellä tai vesiskootterilla liikkuvaa, mutta muuten määritelmä on tulkinnanvarainen.

Kauppamerenkulkuun käytettäviä aluksia vesiliikennelaki koskee siltä osin kuin niistä ei erikseen säädetä merilaissa, alusturvallisuuden valvonnasta annetussa laissa (1370/1995) tai muualla laissa. Soveltuvuus on siten jätetty tapauskohtaisesti ratkaistavaksi, joskin kauppamerenkulkuun sovelletaan pääosin kansainvälistä sääntelyä. Selvää on kuitenkin, että laki koskee vesiliikenteen ohjaamista, vesiympäristön suojelua koskevia kieltoja ja rajoituksia sekä liikennesääntöjä ja väylien merkitsemistä riippumatta siitä, onko vesikulkuneuvo vene tai esimerkiksi matkustaja-alus.

Laki sisältää vesikulkuneuvon käyttäjää koskevia yleisiä velvoitteita, ja siinä jätetään tarkempi sääntely alemmalle tasolle.

Kuten edellä on esitetty, vesiliikennelain valvonta kuuluu usealle viranomaiselle. Voimassa-oleva sääntely ei kuitenkaan ole vastuiden kannalta selkeä.

3.2.2 Vesiliikennettä koskevan sääntelyn, säädösten ja sääntelyn vanhentuneisuuteen liittyvät ongelmat

Vesiliikenteessä noudatettavista säännöistä säännellään edellä mainituissa Suomea velvoittavissa kansainvälisissä meriteiden säännöissä. Meriteiden säännöt ovat hyvin yksityiskohtaisia ja monelta osin vanhahtavia. Meriteiden sääntöjen noudattaminen on pakollista ja ne on säädetty suurelta osin pakolliseksi myös Suomen sisävesillä. Tämä johtuu meriteiden sääntöjen määräyksestä, jonka mukaan ankkurointialueilla, satamissa, joissa, järvissä ja sisäisillä kulkuvesillä, jotka ovat yhteydessä avomereen ja joilla merialukset voivat liikkua, voidaan antaa erityisiä määräyksiä, mutta niidenkin on oltava mahdollisimman yhdenmukaiset meriteiden sääntöjen kanssa. Näiden alueiden osalta sääntely sisältyy asetuksella annettuihin sisävesisääntöihin ja eräisiin muihin säädöksiin. Meriteiden ja sisävesien sääntöjä ei kuitenkaan nykyisellään mainita vesiliikennelaissa, vaan niihin viitataan pelkästään hallituksen esityksessä (HE 66/1996 vp, s. 10).

Suomessa käytössä oleva viitoitusjärjestelmä perustuu kansainväliseen viitoitusjärjestelmään A (IALA, The International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse authorities).

Vesiliikennemerkit perustuvat YK:n alaisen ECE:n sisävesisääntöön (CEVNI). Kaikkia CEVNI:n mukaisia vesiliikennemerkkejä ei kuitenkaan ole käytössä Suomessa.

Vesiliikennelain mukaan vesikulkuneuvon kuljettajan on noudatettava vesiliikenteen liikennesääntöjä ja vesiliikennemerkeillä ja valo-opasteilla ilmaistuja määräyksiä, kieltoja ja rajoituksia.

Lain mukaan vesiliikenteen liikennesäännöistä ja vesikulkuväylien merkitsemisestä sekä vesiliikenteen ohjaamisesta ja siihen liittyvästä valvonnasta säädetään valtioneuvoston asetuksella. Käytännössä yhtään valtioneuvoston asetusta ei ole tästä asiasta annettu.

Liikennevirasto antaa saman pykälän mukaan määräyksiä vesiliikenteen ohjaamisesta ja siihen liittyvästä valvonnasta, vesiliikenteen liikennesäännöistä ja vesikulkuväylien merkitsemisestä. Esimerkiksi liikennemerkkien sisältö ja muoto ja viitoituksen merkitykset on avattu Liikenneviraston määräyksissä.

Vesiliikenteessä käytettäviä turvalaitteita, vesiväylien merkitsemistä ja vesiliikenteen ohjaamista sekä liikennesääntöjä koskevaa sääntelyä ja ohjeistusta sisältyy kuitenkin useaan säädökseen, asetukseen, määräykseen ja ohjeeseen.

Vesiliikenteen turvalaitteiden, liikennesääntöjen, vesiliikennemerkkien ja valo-opasteiden tarkoitus, suhde toisiinsa ja se, ketä sääntely koskee, ei ilmene mistään selkeästi. Sääntely ei ole johdonmukaista ja määritelmässä on puutteita. Myös sääntelyn velvoittavuus jää epäselväksi.

Osittain sääntelyn epäselvyys voi johtua siitä, että vesiliikenteen sääntely on paitsi liikenteen hallinnonalan, myös ympäristöministeriön hallinnonalan intressissä eikä sääntelyn yhteensovittaminen ole kaikilta osin onnistunut. Esimerkiksi turvalaitteisiin kuuluvien vesiliikennemerkkien sääntely – samoin kuin vesiliikennesäännöt yleisesti – on epäjohdonmukaisesti ja sekavasti kirjattu useampaan säädökseen, mukaan lukien vesilakiin. Vesilain ja vesiliikennelain toisiaan täydentävässä sääntelyssä on myös selviä aukkoja siltä osin kuin turvalaitteen asettamisoikeus on vesilaissa säädetty vain yleisen kulkuväylän ylläpitäjälle. Näin ollen väylään kuulumattomien kaapeli- ja johtomerkkien asettamisesta vesilaissa ei säädetä mitään. Vesiliikennelaissa taas viitataan vain tähän puutteelliseen vesilakiin.

Nykyinen vesiliikennettä koskeva sääntely sisältää siten paljon sääntelytasoon ja siten myös perustuslakiin liittyviä ongelmia ja osa sääntelystä on vanhentunutta.

Vesiliikenneasetuksessa ja vesikulkuväylien merkitsemisestä annetussa asetuksessa on määräysenantovaltuuksia ja poikkeuslupamahdollisuuksia, mikä ei sekään vastaa nykyisen perustuslain vaatimuksia. Kokonaan vanhentunutta sääntelyä on esimerkiksi Merenkulkuhallituksen vuonna 1997 antama päätös vesikulkuneuvojen varusteista, joka on edelleen voimassa. Asetuksessa kanavien ja avattavien siltojen liikennesäännöistä todetaan puolestaan yhä, että sitä sovelletaan myös vesiliikenteessä Saimaan kanavan Neuvostoliiton puoleisella osalla Neuvostoliitolta vuokratulla alueella, vaikka Neuvostoliittoa ei ole yli 25 vuoteen ollut enää olemassa. Toisaalta jossain muuten vanhentuneessa säädöksessä, kuten asetuksessa vesikulkuväylien merkitsemisestä, saattaa olla kansainvälistä sopimusta, kuten niin sanottua Nairobien yleissopimusta (SopS 14/2017), täydentävää, tärkeääkin sääntelyä, kuten sääntelyä uponneen esineen poisto-, merkitsemis- ja ilmoitusvelvollisuudesta.

Osa nykyisestä sääntelystä ei puolestaan tarvita, koska siinä on kyse normaalista väylänpidosta.

3.2.3 Kieltojen ja rajoitusten puuttuva koordinointi ja niiden valvontaan liittyvät ongelmat

Vesiliikennelain 15 §:ssä säädetään alueellisten kieltojen ja rajoitusten määrittämisestä. Väyliä koskevista kielloista ja rajoituksista on päättänyt Liikennevirasto ja väylien ulkopuolisista kielloista ja rajoituksista toimivaltainen ELY-keskus. Tämä kahtiajako on aiheuttanut koordinoitua päätösvaltaa päätösvaltaisten kesken, koska usein rajoitusta haetaan esimerkiksi tiettyyn salmeen, jossa kulkee väylä. Tällöin on ollut annettava kaksi eri päätöstä, toinen väylän osalta ja toinen väylän ulkopuoliselta osalta, vaikka kyseessä on ollut yhtenäinen vesialue. Molemmat päätösesitykset on myös pitänyt kuuluttaa ja niistä on ollut kuultava asianosaisia, mikä on lisännyt kustannuksia.

Vesiliikennelain 16 §:ssä säädetään vesikulkuneuvotyyppiä koskevista kielloista ja rajoituksista. Asiasta päättää toimivaltainen ELY-keskus lukuun ottamatta kaupparenkulkuun käytettävää vesikulkuneuvoa, jonka osalta asiasta on päättänyt Liikenteen turvallisuusvirasto. Tämä kahtiajako on ollut erikoinen, koska kiellon tai rajoituksen määrittämiseen on vaikuttanut oleellisesti ao. toiminnasta aiheutuva häiriö ja haitta luonnolle ja muulle ympäristölle, ei niinkään vesikulkuneuvon tekniikka tai käyttötarkoitus.

Myös alustyyppikohtaisten kieltojen ja rajoitusten erottaminen aluekohtaisista kielloista ja rajoituksista on aiheuttanut vaikeuksia käytännön tasolla, koska monessa tapauksessa olisi ollut selkeintä puuttua vain häiritsevään liikenteeseen, kuten tiettyntyyppisten alusten nopeuteen. Esimerkiksi väylää koskevan nopeusrajoitusesityksen siirtäminen virastolta toiselle on voinut johtaa asian moninkertaiseen kuuluttamiseen.

Kokonaisuuden kannalta on ollut haitallista, että kielloista ja rajoituksista on päättänyt useampi viranomainen väylien, väylien ulkopuolisten alueiden ja eri alustyyppien osalta. Tämä on estänyt tietojen yhteen kokoamisen ja vähentänyt päätösmenettelyn yhtenäisyyttä. Päätökset ovat olleet usean tahon hallinnassa eikä yhtenäistä päätösrekisteriä ole. Asiaa ovat vaikeuttaneet vielä entisestään vanhan veneliikennelain aikaiset lääninhallitusten antamat kiellot ja rajoitukset, joita koskevat päätökset eivät enää ole kaikilta osin saatavissa tai päätöksissä ei ole yksiselitteisesti kuvattu päätöksen sisältöä ja laajuutta. Tämä on johtanut siihen, että maastossa ei kaikkia voimassa olevia kieltoja ja rajoituksia ole merkittyinä, eikä rajoitusten ja kieltojen valvonta ole sitten kaikilta osin mahdollista. Kun esimerkiksi alueellisen nopeusrajoituksen voimassaolo on epäselvää valvontaa vesillä hoitavalle viranomaisen edustajalle, on rajoituksen

noudattamista vaikea edellyttää veneilijältäkään. Yleisesti on havaittu, että päätökset ja maastomerkinnot eivät vastaa toisiaan. Kaikkia vanhoja päätöksiä ei ole koottu yhteen, minkä vuoksi puuttuvilta osin on ollut pakko tehdä tarvittaessa uusia päätöksiä. Erityisesti nopeusrajoitusten merkitsemistä mahdollisuuksien mukaan merikartta-aineistoihin on esitetty asiakastyytyväisyystutkimuksissa. Se voisi helpottaa ja selkeyttää sekä niiden noudattamista että valvontaa.

Viime aikoina on myös ilmennyt tarvetta alueellisille kielloille vesiliikenteen automaatiokokeilujen edistämiseksi. On epävarmaa, ovatko laissa nyt mainitut perusteet alueellisen kiellon asettamiselle riittäviä tällaisen kokeilutoiminnan kannalta.

3.2.4 Merilain soveltavuuteen liittyvät epäselvyydet ja huviveneen päällikkösääntelyn tarve

Merilain soveltaminen veneilijöihin ratkaistaan tapauskohtaisesti ja on eräin osin epäselvää. Käytännössä lakia on sovellettu pääsääntöisesti kauppamerenkulkuun, vaikka lain 1 luvun 9 § mahdollistaakin lain soveltamisen tapauskohtaisesti myös muuhun vesiliikenteeseen. Täysin selvää ei ole, soveltuvatko esimerkiksi merilain päällikkyyssäännökset (6 luku) veneilijöihin. Voimassa olevassa vesiliikennelaissa ei säännellä päälliköstä vaan ainoastaan vesikulkuneuvon kuljettajasta, mutta laissa ei määritellä yksiselitteisesti sitä, ketä pidetään vesikulkuneuvon kuljettajana. Vesiliikennelaista annetun hallituksen esityksen (HE 66/1996 vp) yksityiskohtaisissa perusteluissa on kuitenkin selvennetty, että kuljettajalla tarkoitetaan sitä henkilöä, joka vastaa vesikulkuneuvon ohjailusta.

Veneen kuljettajan vastuuta koskevaa asiaa on pohdittu yleisemmin muun muassa Merenkululaitoksen julkaisussa 5/2006 ”Veneilyn ja vesillä liikkumisen turvallisuusohjelma 2006-2016” ja sittemmin päällikön vastuun osalta merenkulun neuvottelukunnan alaisessa veneilyjaostossa. Jaostossa katsottiin, että päällikön vastuun tulisi olla jakamaton ja että päällikön ja kuljettajan välinen ero tulisi määritellä laissa. Veneilyjaosto on ottanut kantaa veneen päällikön vastuukysymyksiin myös johtopäätöksissään veneilyn ja vesillä liikkumisen turvallisuusohjelman välitarkastelun yhteydessä. Johtopäätöksissä on todettu, että veneen päälliköllä pitäisi olla henkilökohtainen vastuu matkustajistaan ja miehistöstään.

Päällikkösääntelyn tarve korostuu valvojan kannalta esimerkiksi silloin, kun liikkeellä ollaan jollain kelluvalla välineellä, jota ei ole tarkoitettu vesiliikenteeseen (vrt. styroksilautta, ponttoni, laiturit jne.) Valvovat viranomaiset törmäävät toistuvasti kesäisin tilanteisiin, joissa matkan jatkaminen tulisi turvallisuussyistä keskeyttää. Matkan keskeyttämisen perusteiden pitää olla hyvin vahvat. Vesiliikennelaissa ei kuitenkaan ole säännöstä vesikulkuneuvon ohjailusta tai ohjailuun osallistuvien henkilöiden vastuun jaosta tai siitä, kuka vastaa vesikulkuneuvon turvallisuudesta sen ollessa vesillä. Monissa turvallisuuden laiminlyöntitilanteissa toimintaan puuttuminen on siten haastavaa. Lopputuloksena viranomaiset joutuvat usein myöhemmässä vaiheessa pelastus- tai avustustehtäviin, jotka ovat pelastetuille maksuttomia. Nämä työllistävät ”turhat pelastustehtävät” sitovat viranomaisresursseja muilta tehtäviltä. Harkitsematon liikkuminen tai puutteellisella varustuksella varustetun ”vesikulkuneuvon” liikkuminen saattaa kuitenkin aiheuttaa vaaraa paitsi itse seikkailijoille myös muille vesillä liikkujille. Yhtenä esimerkkinä voidaan mainita muun muassa muutaman vuoden takainen ”laiturilla yli Suomenlahden” tempaus, jossa keskellä vilkasta Suomenlahden laivaliikennettä seilattiin laiturilla Suomenlahden yli. ”Aluksen” varustus ja viestivälineistö oli myös hyvin puutteellinen, mikä osaltaan aiheutti turvallisuusriskin ja hankaloitti yhteydenaamista.

Korkeimman oikeuden (KKO) ennakkoratkaisussa KKO:2010:79 on katsottu, että merilain 20 luvun 2 §:n, joka koskee muun muassa päällikön toimesta tapahtuvaa hyvän merimiestaidon laiminlyöntiä, rangaistussäännös ei koske huviveneitä. KKO katsoi, että merilain soveltamisalaa

koskeva säännös (merilain 1 luvun 9 §, jonka mukaan muuhun kuin kauppamerenkulkuun käytettävään alukseen sovelletaan merilain säännöksiä vain, jos ne kulloinkin siihen soveltuvat) edellyttää tapauskohtaista harkintaa siitä, mitkä merilain säännökset tulevat sovellettaviksi. KKO:n mukaan kyseisen rangaistussäännöksen soveltuminen vain siinä mainittuihin vastuuvollisiin (muun muassa päällikköön) puhuu sen puolesta, ettei säännöstä sovellettaisi huviveneitä ohjailevaan henkilöön. KKO totesi, että huviveneiden miehistön vastuut ja vastualueet eivät usein ole tarpeeksi tarkkarajaisia rangaistussäännöksiä ajatellen. KKO:n mukaan kyseisestä rangaistussäännöksestä ei ilmene rikosoikeudellisen laillisuusperiaatteen edellyttämällä tavalla riittävän selvästi, että säännöstä olisi sovellettava myös huviveneisiin.

3.2.5 Vuokravenesäätelyn keventämistarpeet

Vesiliikennettä koskeva sääntely on osittain kuluttajan ja yritysten kannalta kankeaa ja raskasta. Tämä koskee erityisesti vuokravenesäätelyä. Liikenteen turvallisuusviraston julkaisun 22/2016 ”Vuokraveneitä koskevien erityissäädösten kumoaminen, Vaikutusten arviointi” mukaan miehittyjen ja miehittämättömien vuokraveneiden liiketoiminta on ollut melko vähäistä. Suomessa on kuitenkin muutamia yrittäjiä, joiden pääasiallinen tulonlähde on vuokravene-toiminta. Alan toimijoilta on tullut toive sääntelyn keventämisestä. Tällä hetkellä vuokravene tulee katsastaa viiden vuoden välein ja katsastuksessa varmistetaan se, että vuokravene on varustettu vaatimusten mukaisesti, sekä se, että se on turvallisessa käyttökunnossa. Katsastajien mukaan vuokraveneet täyttävät nykyisin niille asetetut vaatimukset melko hyvin, ja turvallisuustasoa pidetään hyvänä tai kohtalaisena. Kattavan katsastus- ja valvontajärjestelmän takaaminen aiheuttaa kuitenkin suuria haasteita sekä kustannuksia hallinnolle katsastettavien vuokraveneiden ollessa hajallaan laajasti ympäri Suomen, suurimman massan kuitenkin sijaitessa eteläisessä Suomessa.

Tällä hetkellä veneet voivat seisoa pitkäänkin satamissa käyttämättöminä. On esitetty, että lain-säädännön pitäisi mahdollistaa kevyempi veneiden välityspalvelu, jossa veneiden omistajat voisivat välittää omaa venettään helpommin muille. Tämänhetkiset katsastusvaatimukset ja varuste-vaatimukset nähdään veneen omistajien keskuudessa liian raskaina ja kalliina veneen satun-naisesta vuokraamisesta saatuihin hyötyihin nähden. Osittain tästä syystä johtuen veneiden vuokrauksessa toimivat tällä hetkellä harmaat markkinat, joilla veneitä välitetään vuokralla vene-seurojen ilmoitustauluilla sekä sosiaalisen median kanavoissa. Veneiden välittämistä on pi-detty venealankin etuna, koska silloin, kun veneitä käytetään enemmän, niille on myös enem-män huoltotarvetta. Uusien palvelujen mahdollistamisella voitaisiin myös edistää digitalisaa-tiota ja uusien palvelukonseptien kehittymistä.

Vuokravenesäätelyn purkamista on tarkemmin käsitelty Liikenteen turvallisuusviraston jul-kaisussa 22/2016 ”Vuokraveneitä koskevien erityissäädösten kumoaminen, Vaikutusten arvi-ointi”.

Edellä 3.1.3-kohdassa mainitussa arviomuistiossa kysyttiin vuokravenesäätelyn keventämi-sestä. Arviomuistiosta annetuissa lausunnoissa keventämistä pidettiin pääosin tavoiteltavana, jotta suurelta osin käyttämättömät veneet saadaan laajemmin käyttöön. Erityisesti CE-merkin-tävaatimuksen poistamista kannatettiin. Suuri osa lausunnonantajista piti kuitenkin tärkeänä, että sääntelyn purkamisessa edetään varovaisesti ja huomioidaan ne vaikutukset, joita sääntelyn mahdollisella lieventämisellä tai purkamisella on turvallisuuskysymyksille.

3.2.6 Viranomaisten yleisten vastuiden selkeyttäminen ja vireillä olevien muiden uudistusten vaikutus

Nykyisessä vesiliikenneläissa viranomaisten tehtävät eivät ole selkeitä. Liikenteen turvallisuusvirasto on ollut merenkulun turvallisuutta valvova viranomainen. Liikenteen turvallisuusvirasto on vastannut myös venetekniikan osaamisesta, yleisestä veneturvallisuudesta, vesillä liikkumisesta ja virastolla on merenkulun pätevyystuntemus. Tämän vuoksi turvallisuudesta ja määräysten antamisesta vastaavan viraston roolia pitäisi vahvistaa myös vesiliikenneläissa.

Liikennevirasto on vastannut käytännössä vesiväylien hallinnoinnista, ohjauksesta ja valvonnasta sekä alusliikennepalvelusta. Lisäksi Liikennevirasto on päättänyt kanavien aukioloajoista sekä liikenteen keskeyttämisestä välttämättömien korjaustöiden ja tulvajuoksutusten ajaksi.

Liikenteen hallinnonalan virastouudistus, jonka mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto, Viesintävirasto ja Liikenneviraston viranomaistehtävät pyrittäisiin yhdistämään yhdeksi virastoksi ja Liikenneviraston liikenteenohjaustehtävät yhtiötetään valtion omistamaksi erityistehtävayhtiöksi, on otettu huomioon uudistuksessa. Samalla nykyisenkaltaisen sääntelyn tarvetta on tarkasteltu myös vesiväylien hallinnoinnin ja kehittämisen näkökulmasta.

Kaikkea voimassa olevan lainsäädännön sisältämiä Liikenneviraston tehtäviä ei voi pitää tarkoituksenmukaisena siirtää uuteen sääntelyyn, koska osa näistä tehtävistä on luonteeltaan väylien kunnossapitoon kuuluvia tehtäviä.

Tulevan maakuntaudistuksen myötä ELY-keskukset tultaneen lakkauttamaan. Tällöin lain ympäristönsuojelua koskevan sääntelyn noudattamisen valvonta tulee järjestää uudelleen. Yhtenä vaihtoehtona on esitetty, että nämä tehtävät siirrettäisiin kokonaisuudessaan uudelle Valtion lupa- ja valvontavirastolle, joka vastaa muun muassa ympäristöasioista.

3.2.7 Sanktiojärjestelmän uudistamistarve

Nykyisiä vesiliikennettä koskevia ankarampia rangaistussäännöksiä sisältyy merilakiin ja rikoslakiin. Lievempiä rangaistussäännöksiä eli rikkomuksia, joista voi seurata sakkorangaistus, sisältyy vesiliikennelakiin, laivaväkilakiin, alusturvallisuuslakiin ja asetukseen kanavien ja avattavien siltojen liikennesäännöistä sekä asetukseen vesikulkuväylien merkitsemisestä. Lisäksi rikesakkorikkomusta annettuun lakiin sisältyy eräitä vesiliikennettä koskevia rikkomuksia.

Nykyinen sanktiojärjestelmä ei vastaa kaikilta osin perustuslain 8 §:n rikosoikeudellisen laillisuusperiaatteen vaatimuksia, eivätkä kaikki rangaistavat teot ole riittävän tarkkarajaisia, täsmällisiä ja oikeasuhtaisia. Rangaistukset meriläissa ovat myös hyvin ankaria verrattuna siihen, mitä nykyisin on suotavaa säätää muualla kuin rikoslaiissa. Sanktiojärjestelmän ongelmat johtuvat osittain sääntelyn vanhentuneisuudesta.

Sanktiojärjestelmään liittyvät ongelmat johtuvat myös siitä, että merilain rangaistussäännösten soveltaminen muuhun kuin kauppamerenkulkuun ei ole kaikissa tapauksissa täyttänyt tarkkarajaisuuden vaatimuksia laillisuusperiaatteen edellyttämällä tavalla, eikä säännöksiä siten ole voinut soveltaa. Nykyinen sanktiojärjestelmä ei myöskään vastaa kaikkiin lain kokonaisuudistuksen tavoitteisiin kuten siihen, että vuokravenetoiminnan mahdollisuuksia lisättäisiin ja että saataisiin aikaan huviveneillekin päällikkösääntely.

Oikeuskäytäntö on ollut epävarmaa varsinkin siitä, voidaanko merilain sanktioita ja vahingonkorvausperusteita kohdistaa muuhun kuin kauppamerenkulkuun, vaikka merilakia voi tapauskohtaisesti soveltaa muuhunkin kuin kauppamerenkulkuun. Osassa näistä tapauksista on ollut

kyse vuokravenetoiminnasta. KKO:n tulkinnoista voinee vetää kuitenkin sen johtopäätöksen, että rikosoikeudellisen laillisuusperiaatteen mukaan ainakaan tavallisiin huviveneisiin (KKO:2010:79) merilain rangaistussäännöksiä ei voi soveltaa. KKO:n ratkaisussa 2017:24 on kuitenkin katsottu, että siinä mainitussa tapauksessa miehitettyyn vuokravenetoimintaan on voinut soveltaa merilain vahingonkorvausperusteita, koska yhtiön toiminnan kaupallinen luonne ja veneen ominaisuudet huomioon ottaen ei ole ollut perusteltua tulkita kauppamerenkulun käsitettä niin suppeasti, etteikö merilakia voisi soveltaa. Merilain soveltamisen kannalta on ratkaisevaa ollut se, että sopimuksen perusteella ammattimaisesti ja vastikkeellisesti on kuljetettu matkustajia kauppamerenkulkuun soveltuvalla aluksella ja tästä on aiheutunut henkilövahinkoja. Merilain rangaistussäännöksistä ongelmallisia vesiliikennelain uudistamisen kannalta ovat sen 20 luvun 1 § merikelpoisuudesta huolehtimisen laiminlyönnistä ja saman luvun 2 § hyvän merimiestäidon laiminlyönnistä.

Selkeämpi raja-alue kauppamerenkulkuun erityisesti vuokravenetoiminnan osalta olisi omiaan edistämään muun muassa vesikulkuneuvon käyttäjien ja matkustajien yhdenvertaisuutta sanktioiden ja vastuukysymysten suhteen. Sellaisesta miehitetystä vuokravenetoiminnasta (vuokraveneessä voi olla korkeintaan 12 matkustajaa), joka olisi selvästi kauppamerenkulkuun ja matkustaja-alusliikenteeseen rinnastettavaa, tulisi voida tuomita samoin perustein. Matkustaja-aluksessa matkustajien lukumäärä on enemmän kuin 12.

Rikoslain osalta vesiliikennelain kokonaisuudistuksen valmistelun yhteydessä on havaittu puutteita rikoslain liikenneturvallisuuden vaarantamista ja törkeää liikenneturvallisuuden vaarantamista koskevien rangaistussäännösten (23 luvun 1 - 2 §:t) osalta.

Näiden pykälien nojalla tuomitaan lähtökohtaisesti niistä teoista, joissa ei ole noudatettu vesiliikenteessä noudatettavia liikennesääntöjä, jos teko on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle.

Myös tämän sääntelyn tulisi vastata paremmin kokonaisuudistuksen tarpeisiin ja olla täsmällisempää niin, että siihen voitaisiin vedota jatkossa vesiliikennelakiin yhteen koottujen liikennesääntöjen tai törkeimpien huviveneen päällikön velvollisuuksia koskevien laiminlyöntien osalta.

Muiden rikoslain rangaistussäännösten muutostarpeiden osalta voi todeta, että kun lain uudistusta koskeva arviomuistio oli ollut lausunnolla touko-kesäkuussa 2017, yksi tärkeimmistä lausunnoista tehdyistä johtopäätöksistä oli se, että vesiliikennejuopumuksen promillerajan alentamiseen oli suhtauduttava varauksella. Tämä johtopäätös tehtiin huolimatta siitä, että korkeampi promilleraja saattoi luoda mielikuvaa siitä, että kuljettajan päihtymys vesillä olisi hyväksyttävämpää kuin maanteilla. Pääasiallinen syy varautuneisuuteen oli se, että monet veneonnettomuuksista ja hukkumisista tapahtuvat soutuveneellä ja valtaosa niistäkin yli yhden promillen humalatilassa, minkä vuoksi promillerajan alentamisella ei katsottu olevani tämän tyyppiin tekoihin merkitystä. Toisaalta turvallisuustilanteen kehityksenäkään ei katsottu viittaavan tarpeeseen tarkistaa promillerajaa. On myös huomattava, että vesiliikennejuopumuksen promilleraja on jo nyt alempi, jos teko liittyy ammattimaiseen toimintaan kuten ammattimaiseen, miehitettyyn vuokravenetoimintaan.

Nykyinen vesiliikennelain vesiliikennelain rikkomusta koskeva pykälä ei täytä rikosoikeudellisen laillisuusperiaatteen vaatimuksia muun muassa siksi, että se mahdollistaa sakkorangaistuksen vesiliikennelain nojalla annettujen säännösten tai määräysten rikkomisesta.

Laivaväkilakiin, alusturvallisuuslakiin ja asetukseen kanavien ja avattavien siltojen liikennesäännöistä sekä asetukseen vesikulkuväylien merkitsemisestä sisältyy myös rangaistussäännöksiä, jotka on arvioitava uudestaan paitsi teon rangaistavuuden myös uudistuksen kokonaistavoitteiden näkökulmasta.

Tieliikennelain (xxx) vireillä olevan kokonaisuudistuksen yhteydessä on esitetty liikennevirhemaksujärjestelmän käyttöönottoa tieliikenteessä lähinnä nykyisen rikesakkojärjestelmän tilalle. Tässä yhteydessä on noussut esiin tarve toteuttaa samanlainen uudistus myös vesiliikenteessä. Nykyinen päiväsakkoihin ja rikesakkoihin perustuva vesiliikenteessä noudatettava järjestelmä olisi siksi syytä kokonaisuudessaan uudelleen arvioida.

3.2.8 Automaation kehittämistarve

Liikenteen automaatiokehitys on ollut viimeisten vuosien aikana erittäin nopeaa. Suomen tavoitteena on olla tämän kehityksen kärjessä ja varmistaa automaatiokehitykselle paras mahdollinen sääntely- ja toimintaympäristö. Liikenteen automaatiolla on suuret mahdollisuudet parantaa liikenteen turvallisuutta, ympäristöystävällisyyttä ja sujuvuutta.

Tarve mahdollistaa merenkulun automaatiokokeilut ilmenevät muun muassa 5.5.2017 julkaisussa liikenteen automatisaation ja robotiikan kehittämistoimenpiteiden tiekartasta 2017-2019 (Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 10/2017). Tiekartan mukaan Suomen tavoitteena on olla digitaalisen merenkulun johtava maa, jossa datalla luodaan kilpailuetua ja uusia liiketoimintakonsepteja merenkulun tarpeisiin. Tiekartassa todetaan, että Suomeen rakennetaan elinkeinoelämän vetämää liiketoimintaekosysteemiä automaattilaivoille ja -merenkululle. Tavoitteena on luoda vuoteen 2025 mennessä maailman ensimmäinen miehittämättömän merenkulun tuotteet ja palvelut kehittävä ekosysteemi.

Ulkomailla sekä Suomessa on jo useita kehityshankkeita, joissa tutkitaan mahdollisuuksia kehittää täysin autonomisia tai pitkälle automatisoituja aluksia, joiden tarkoituksena on vähentää kustannuksia ja eliminoida alushenkilökunnan inhimillisen tekijän aiheuttamia virheitä. Suomessa kehitetään parhaillaan myös automaattisesti toimivia veneitä.

4 Kansainvälinen kehitys sekä ulkomaiden ja EU:n lainsäädäntö

4.1 Yleistä

Merenkulun kansainvälisen luonteen vuoksi sitä koskeva sääntely on pääosin globaalia ja se valmistellaan suurelta osin Yhdistyneiden kansakuntien alaisen Kansainvälisen merenkulkujärjestön IMO:n piirissä. IMO:n meriturvallisuuskomiteassa ja oikeudellisessa komiteassa ollaan muun muassa parhaillaan arvioimassa kansainvälistä sääntelyä liittyen autonomisiin aluksiin. Arvioinnissa on tarkoitus kartoittaa sekä kansainvälinen sääntely, jolla ei ole vaikutusta autonomisten alusten kannalta, sääntely, jota tulisi muuttaa ja sääntely, joka tällä hetkellä estää autonomista meriliikennettä.

4.2 Kansainväliset sopimukset

Meriteiden säännöt

Kansainvälisistä säännöistä yhteentörmäämisen ehkäisemiseksi merellä vuonna 1972 tehty yleissopimus (SopS 30/1977) eli meriteiden säännöt on saatettu Suomessa voimaan asetuksella.

Yleissopimus tehtiin Lontoossa 20 päivänä lokakuuta 1972 ja se tuli Suomessa voimaan 15 päivänä heinäkuuta 1977. Meriteiden sääntöjä on kuvattu tarkemmin 2.1.3-luvussa sivulla 11.

Nairobin yleissopimus

Hylkyjen poistamista koskevan vuoden 2007 kansainvälisen yleissopimuksen (eli Nairobin yleissopimus (SopS 13 ja 14 / 2017) tarkoituksena on varmistaa sopimusvaltion talousvyöhykkeellä sijaitsevan vaarallisen hylyn nopea ja tehokas poistaminen sekä siitä aiheutuneiden kustannusten korvaaminen. Yleissopimusta sovelletaan sen voimaan tulon jälkeen merenkulkuonnettomuuden seurauksena syntyviin hylkyihin. Suomessa yleissopimusjärjestelmää sovelletaan myös alue- ja sisävesillä talousvyöhykkeen lisäksi, koska suurin osa hylyn aiheuttavista merenkulkuonnettomuuksista tapahtuu valtioiden aluevesillä. Yleissopimusta sovelletaan kaikkiin mertakulkeviin aluksiin tyypistä riippumatta.

4.3 Kansainväliset suositukset

Euroopan sisävesiliikenteen säännöstö (CEVNI) - vesiliikennemerkit

Euroopan sisävesiliikenteen säännöstö CEVNI (ransk. Code européen des voies de navigation intérieure) on Yhdistyneiden kansakuntien Euroopan talouskomission (the United Nations Economic Commission for Europe, UNECE) sisävesiliikennetyöryhmän päätöslauselmassa nro 24 määritelty vesiliikennettä koskeva säännöstö vuodelta 1985. Se on suositusluontoinen ja sitä noudatetaan useimmissa Euroopan maissa joissa, kanaaleissa ja järvissä. Suomessa käytössä olevista vesiliikennemerkeistä 30 on lähtöisin kyseisestä säännöstöstä.

Säännöstön liitteessä 7 on esitetty kuvat merkeistä sekä niiden merkitykset. Merkkejä on kuutta tyyppiä: kieltomerkit, määräysmerkit, rajoitusmerkit, suositusmerkit, tiedostusmerkit sekä apumerkit. Säännöstössä on määritelty myös poijut ja niiden merkitykset. Merkit ovat käytössä sekä sisävesillä että rannikolla.

Kansainvälisen majakkaliiton (IALA) viitoitusjärjestelmä - merenkulun turvalaitteet

Kansainvälinen majakkaliitto IALA (International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities) on hallituksista riippumaton, voittoa tavoittelematon teknillinen yhdistys, joka julkaisee merenkulun turvalaitteita koskevia suosituksia, ohjeistuksia ja käsikirjoja. Niiden tavoitteena on harmonisoida merenkulun turvalaitteita globaalilla tasolla.

Sopimus IALA:n merenkulun viitoitusjärjestelmästä (The Agreement on the IALA Maritime Buoyage System) allekirjoitettiin Pariisissa 15. huhtikuuta 1982. The IALA Maritime Buoyage System (MBS) –suosituksessa on luotu järjestelmä, joka on jaettu kahteen alueeseen A ja B. Suomessa merenkulun turvalaitteisiin sovelletaan A:n mukaista järjestelmää. Alueeseen A kuuluvatkin Euroopan lisäksi Australia, Uusi-Seelanti, Afrikka, Persianlahti (the Gulf) ja muutamat Aasian valtiot. Alueeseen B kuuluvat Pohjois- Keski- ja Etelä-Amerikka, Japani, Pohjois- ja Etelä-Korea sekä Filippiinit.

MBS sisältää lateraalimerkit, kardinaalimerkit, karimerkit, turvavesimerkit, erikoismerkit sekä uuden vaaran merkit. Ainoastaan viimeisin ei ole Suomessa käytössä. Viitoissa ja poijuissa ei myöskään käytetä huippumerkkejä (top-mark) Suomen jääolosuhteiden takia.

IALA:n julkaisema Navguide on suositusluontoinen, käsikirjatyypinen opus, joka käsittelee turvalaitteisiin liittyviä kysymyksiä. Esimerkiksi turvalaitetyypit ja käytetyt valotunnukset ovat Suomessa pitkälti siinä esitetyn mukaisia.

4.4 Euroopan unionin lainsäädäntö

Euroopan unionin lainsäädännössä ei ole huviveneen kuljettajan tai päällikön käyttäytymistä koskevaa sääntelyä. Siinä ei myöskään ole säädetty veneiden varusteista, kuten kelluntapuki-neista. Euroopan komissio on kuitenkin antanut 30.3.2017 meriturismia koskevan työpaperin (Commission Staff Working Document on Nautical Tourism), jossa on pohdittu alustavasti vuokra- ja huviveneiden kuljettajien pätevyysvaatimuksia erityisesti vastavuoroisen tunnustamisen näkökulmasta ja huviveneiden varustetasoa koskevan EU-sääntelyn tarvetta.

Euroopan unionin lainsäädäntöön sisältyy sisävesidirektiivejä, joista keskeisimpiä ovat purjehduskelpoisuusdirektiivi 2009/100/EY, liikenteenharjoittamisdirektiivi 87/540/ETY, pätevyyskirjadirektiivi 91/672/ETY, pätevyyskirjojen myöntämisperusedirektiivi 96/50/EY, teknisten vaatimusten direktiivi 2006/87/EY), mutta ne eivät suoraan sääntele vesiliikennettä, vaan esimerkiksi ammattipätevyyttä sekä alusteknisiä vaatimuksia. Huvivenedirektiivi (Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2013/53/EU huviveneistä ja vesiskoottereista sekä direktiivin 94/25/EY kumoamisesta) koskee vesikulkuneuvojen markkinoille saattamista ja vaatimustenmukaisuutta.

4.5 Pohjoismainen yhteistyö ja merilaki

Suomen merioikeudellinen lainsäädäntö perustuu olennaisilta osiltaan kansainvälisiin yleissopimuksiin, joiden osapuolena Suomi on. Voimassa olevaan merilakiin (674/1994) on sisällytetty Suomen koskevat eri yleissopimusten keskeiset määräykset. Merilaki on valmisteltu yhteistyössä muiden Pohjoismaiden kanssa, ja näin ollen pohjoismaiset merilait vastaavat suurelta osin toisiaan.

4.6 Eräiden muiden Pohjois-Euroopan maiden sääntelystä aihealueittain

Veneen kuljettamiseen vaadittava pätevyys

Suomessa huviveneen kuljettajalta ei edellytetä pätevyyskirjaa vaan edellytyksenä on riittävä ikä, kyky ja taito. Rekisteröitävän moottorikäyttöisen vesikulkuneuvon kuljettajan on oltava 15 vuotta täyttänyt. Yli 24-metrinen huvialuksen päälliköllä on oltava kansainvälinen huviveneenkuljettajankirja.

Ruotsissa, Norjassa, Tanskassa ja Virossa huviveneen kuljettaminen edellyttää jonkinlaista tutkintoa tai todistusta, mutta vaatimus ei koske kaikkia veneitä.

Virossa alle 12 metrin pituisen aluksen kuljettamiseen edellytetään pätevyyskirjaa (väikelaevajuhi tunnistus, muu laevajuhi meresididiplom tai kutsetunnistus), huviveneen kuljettajalta edellytetään – tiettyjä poikkeuksia lukuun ottamatta – pätevyyskirjaa tai tiettyä ammatillista koulutusta (väikelaevajuhi tunnistus, laevajuhi erialane haridus tai siseveelaeva laevajuhi erialane haridus) ja myös vesiskootterien kuljettamiseen edellytetään pätevyyskirjaa (jetijuhi tunnistus). Virossa kuljettajan tulee olla pääsääntöisesti 15 vuotta täyttänyt. Sitä aiemmin hän kuljettaa venettä laillisen edustajansa vastuulla.

Ruotsissa tietynlaista pätevyyttä (luokkaan VIII kuuluvan aluksen päällikön tutkintoa (examen som fartygsbefäl klass VIII), rannikkolaivurintodistusta (kustskepparintyg) tai laivurintutkintoa (skepparexamen)) edellytetään vähintään 12 metrin pituisten ja vähintään neljä metriä leveiden huvialusten kuljettamiseen. Pienempien alusten eli huviveneiden kuljettamiseen ei tarvita erityistä lupakirjaa.

Norjassa huviveneen päällikön/kuljettajan tulee pääsääntöisesti olla 16 vuotta täyttänyt, jos huviveneen nopeus on yli 10 solmua tai moottorin koneteho on yli 7,5 kilowattia. Lisäksi kuljettajalta vaaditaan pätevyystodistus (båtførerbevis) tai voimassa oleva pätevyyskirja, jos huviveneen pituus on yli kahdeksan metriä tai moottorin koneteho on yli 19 kW. Huviveneiden, joiden rungon pituus on vähintään 15 metriä, päälliköillä/kuljettajilla on oltava huviveneen päällikön/kuljettajan pätevyyskirja.

Tanskassa alle 15 metrin pituisten huviveneiden kuljettamiseen ei tarvita erityistä lupakirjaa, jollei vene kuulu nopeita veneitä (speedbåd) koskevan sääntelyn piiriin. 15–24 metrin pituisten huviveneiden päälliköiltä/kuljettajilta edellytetään tietynlaista pätevyyttä (yachtskipper af 3. grad tai yachtskipper af 1. grad). Tietyissä tapauksissa edellytetään huviveneen moottorin käyttöön liittyvää pätevyyskirjaa (duelighedsbevis i motorpasning for fritidssejlere). Tanskassa Søfartsstyrelsen määrittää hakemuksesta vähintään 24 metrin pituisen huviveneen miehityksen.

Kelluntapukineiden käyttö

Suomessa liikkeellä olevassa moottorilla tai yli viiden metrin pituisessa purjeella varustetussa vesikulkuneuvossa on oltava vesiliikenneasetuksen 2 §:n mukaan merenkulkuhallituksen päätöksen mukaisesti hyväksytty pelastusliivi, kelluntapukine tai pelastuspuku kaikille vesikulkuneuvossa olijoille. Näiden kelluntapukineiden on lisäksi vastattava kokoluokaltaan ja kantavuudeltaan henkilön kokoa ja painoa.

Virossa veneissä on – samalla tavoin kuin Suomessa – oltava kelluntapukineet kaikille veneessä oleville eikä käyttöpakkoa ole. Asia on näin myös Tanskassa huviveneiden osalta. Tanskassa huviveneen päällikkö/kuljettaja on vastuussa siitä, että kaikkien veneessä olevien käytettävissä on hyväksytty ja oikeankokoinen kelluntapukine.

Norjassa kelluntapukineiden käyttö on – tiettyjä poikkeuksia lukuun ottamatta, kuten tietyillä vesialueilla liikkuvissa vuokratuissa polkuveneissä ja soutuveneissä – huviveneiden nojalla pakollista alle kahdeksan metrin pituisissa huviveneissä silloin, kun henkilö on veneen ulkotiloissa veneen liikkua. Norjassa tällaisen huviveneen päällikkö/kuljettaja on vastuussa siitä, että alle 15-vuotiaat lapset käyttävät kelluntapukinetta.

Ruotsin lainsäädännössä ei tällä hetkellä edellytetä, että huviveneissä olisi oltava kelluntapukineet kaikille veneessä oleville. Ruotsissa on kuitenkin vireillä eduskunta-aloite, jonka mukaan olisi vaadittava, että huviveneissä on oltava kelluntapukineet kaikille veneessä oleville, ja lisäksi voitaisiin vaatia, että alle 15-vuotiaiden lasten on käytettävä kelluntapukineita heidän ollessaan huviveneessä.

Päällikkyysääntely

Suomessa päällikkyystä ja päällikön vastuusta säädetään tällä hetkellä merilain 6 luvussa, mutta on epäselvää, soveltuvatko merilain päällikkyysäännökset veneilijöihin. Kuten aikaisemmin on selostettu, Korkein oikeus on katsonut, että merilain 20 luvun 2 §:n, joka koskee muun muassa päällikön toimesta tapahtuvaa hyvän merimiestaidon laiminlyöntiä, rangaistusäännös ei koske huviveneitä. Voimassa olevassa vesiliikennelain 6 §:ssä säädetään vain vesikulkuneuvon kuljettajasta.

Ruotsissa, Norjassa, Tanskassa ja Virossa lainsäädäntöön ei sisälly selkeää päällikön määritelmää eikä päällikön ja kuljettajan välistä eroa ole määritelty lainsäädännössä.

Ruotsin Transportstyrelsenin mukaan Ruotsissa huviveneen päällikkönä on luonnollista pitää huviveneen omistajaa, vuokraajaa tai lainaajaa silloin, kun hän on kyseisessä veneessä, ja muissa tapauksissa huviveneen päällikkönä on pidettävä huviveneen kuljettajaa.

Ruotsissa päällikkö ja kuljettaja on erotettu toisistaan siten, että päälliköstä käytetään ilmaisua ”befälhavare” ja kuljettajasta ”förare”. Virossa, Norjassa ja Tanskassa ei ole tehty näin selkeää jaottelua kuljettajan ja päällikön välillä. Virossa ilmaisulla ”juht” tarkoitetaan sekä päällikköä että kuljettajaa samoin kuin Norjassa ilmaisulla ”båtfører” ja Tanskassa ilmaisulla ”skibsfører”.

Ruotsin, Norjan ja Tanskan merilakeihin sisältyy samankaltaisia päällikön vastuuta koskevia säännöksiä kuin Suomen merilakiin. Ruotsin merilakia sovelletaan myös huviveneisiin muun muassa huviveneen päällikön vastuun osalta. Päällikkyyttä koskevaa Ruotsin merilain 6 lukua sovelletaan huviveneen päällikköön lukuun ottamatta merilain 6 luvun 14 §:ää, joka koskee ilmoituksia, joita päällikön on tehtävä viranomaisille tietyissä tapauksissa. Myös Tanskassa huviveneen päällikköön sovelletaan päällikkyyttä koskevaa Tanskan merilain 6 lukua. Häneen sovelletaan kyseisen luvun yleisiä säännöksiä, kuten hyvän merimiestaidon noudattamista koskevaa säännöstä, mutta kaikki luvun säännökset eivät ole merkityksellisiä huviveneen päällikön kannalta.

Ruotsissa päälliköllä on velvollisuus huolehtia siitä, että hänellä on sellainen tarpeellinen tietämys aluksesta, että hän voi muun muassa täyttää aluksen turvallisuutta koskevat velvollisuutensa, ja siitä, että aluksella työskentelevät henkilöt saavat tarpeelliset tiedot muun muassa aluksesta ja perustavanlaatuisista turvallisuusmääräyksistä. Päällikön on myös huolehdittava ennen matkan alkamista siitä, että alus on merikelpoinen. Päälliköllä on lisäksi velvollisuus ryhtyä toimenpiteisiin tietyissä vaaratilanteissa, kuten esimerkiksi myrskyn aikana ja vaarallisissa jääolosuhteissa, ja auttaa merihädässä olevia henkilöitä.

Norjassa veneen omistaja ja veneen päällikkö/kuljettaja ovat vastuussa huvivenelain ja sen nojalla annettujen säännösten noudattamisesta, ja korkeintaan 15 metrin pituisen veneen omistajalla on velvollisuus varmistaa se, että henkilö, jolle hän antaa veneen käytettäväksi, täyttää veneen kuljettamista koskevat ehdot.

Virossa huviveneen päällikkö/kuljettaja on vastuussa huviveneen turvallisesta käytöstä ja hänellä on oltava tarvittavat asiakirjat ja asiaankuuluvat tiedot ja taidot. Virossa huviveneen omistaja ja päällikkö/kuljettaja ovat vastuussa huviveneen asianmukaisesta varustamisesta ja turvallisuusvaatimusten noudattamisesta.

Vuokravenesäätely

Kuten edempänä on selostettu, Suomessa vuokraveneet on katsastettava alusturvallisuuslain mukaan ja Trafi on antanut määräyksiä vuokraveneiden laitteista ja varusteista. Lisäksi liikennepalvelulaki sisältää veloitteen siitä, että miehitettynä vuokrattavan vuokraveneen kuljettajalla on oltava vuokraveneen kuljettajankirja.

Toisin kuin Suomessa, Ruotsissa ja Norjassa ei ole olemassa erityistä vuokravenesäätelyä, joka koskisi myös huviveneiden yksityistä vuokraamista.

Virossa on vuokravenesäätelyä, joka koskee huvikäyttöön vuokralle miehitettynä tarjottavia vuokraveneitä, jotka kuljettavat muussa kuin säännöllisessä liikenteessä enintään 12 matkustajaa. Tällaisille veneille on suoritettava tekninen tarkastus. Veneen päällikön/kuljettajan on annettava turvallisuusohjeet kaikille veneessä oleville.

Virossa huviveneen, jota käytetään huvimatkojen järjestämiseen maksua vastaan, kuljettajan on oltava vähintään 18-vuotias ja hänellä on oltava huviveneen päällikön/kuljettajan pätevyyskirja (väikelaevajuhi tunnistus).

Norjassa huviveneitä vuokraavilla yhtiöillä on oltava sisäinen valvontajärjestelmä. Jos vuokra-vene vuokrataan Norjassa miehitettynä, veneen päällikön/kuljettajan vähimmäisikävaatimus on 16 vuotta ja voi olla tietyissä tapauksissa korkeampi. Aluksen päällikön/kuljettajan on huolehdittava muun muassa siitä, että alus on lastattu turvallisella tavalla ja että alusta ohjailaan sellaisella tavalla, ettei tästä aiheudu vaaraa muun muassa elämälle ja terveydelle. Miehitettynä vuokrattaviin vuokraveneisiin sovelletaan myös muun muassa tietyjä veneiden varusteita koskevia vaatimuksia ja veneen päällikköä/kuljettajaa koskevia pätevyysvaatimuksia. Veneen päälliköllä/kuljettajalla on oltava aluksen koon kannalta asianmukainen pätevyyskirja, vähintään D5L – huviveneen päällikön/kuljettajan pätevyyskirja (D5L – fritidsbåtskippercertifikat) tai luokkaan C kuuluvan kalastusveneiden päällikön/kuljettajan pätevyyskirja (fiskeskippercertifikat klasse C).

Lisäksi alusten, jotka ovat alle 15 metriä pitkiä ja voivat kuljettaa korkeintaan 12 matkustajaa ilman matkustaja-aluksen pätevyyttä, päälliköillä/kuljettajilla on oltava Norjassa vähintään huviveneen päällikön/kuljettajan pätevyyskirja (fritidsskippercertifikat). Tällaisten alusten, jotka ovat vähintään 15 metrin pituisia, päälliköillä/kuljettajilla on oltava vähintään luokkaan 5 kuuluvan perämiehen pätevyyskirja (kompetansesertifikat dekksoffiser klasse 5) ja tietyissä tapauksissa korkeamman tason pätevyyskirja.

Tanskassa miehitettyinä vuokrattavien vuokraveneiden, jotka voivat kuljettaa korkeintaan 12 matkustajaa ja ovat alle 15 metrin pituisia, omistajilla on muun muassa velvollisuus antaa tietynlaiset kirjalliset turvallisuusohjeet ja niiden päälliköillä/kuljettajilla on velvollisuus huolehtia siitä, että venettä kuljetetaan hyvän merimiestaidon mukaisesti ja kyseisten turvallisuusohjeiden mukaisesti.

Tanskassa nopeiden veneiden (speedbåd) päälliköillä/kuljettajilla on oltava nopean veneen kuljettajan pätevyyskirja (pätevyysvaatimus koskee siten nopeita veneitä riippumatta veneen käyttötarkoituksesta).

Veneilijöitä koskeva promilleraja

Suomessa vesiliikennejuopumuksen promilleraja on rikoslain 23 luvun 5 §:n mukaan yleisesti 1,0 promillea ja ammattimaisen vesiliikenteen osalta 0,5 promillea. Vesiliikennejuopumuksesta tuomitaan myös henkilö, joka on nauttinut alkoholia niin, että hänen kykynsä tehtävän vaatimiin suorituksiin on huonontunut, ja henkilö, joka on käyttänyt huumavaa ainetta tai huumavaa ainetta ja alkoholia niin, että hänen kykynsä tehtävän vaatimiin suorituksiin on huonontunut. Lisäksi olosuhteiden on oltava sellaiset, että teko on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle. Vesiliikennejuopumuksesta ei tuomita Suomessa silloin, kun kyse on soutuveneestä tai siihen rinnastettavasta vesikulkuneuvosta. Suomessa vesiliikennejuopumuksesta voidaan tuomita sakkoon tai enintään kahden vuoden pituiseen vankeusrangaistukseen. Suomessa ei ole säädetty erikseen törkeästä vesiliikennejuopumuksesta.

Suomessa vesiliikennejuopumuksen promillerajaa on muutettu viimeksi vuonna 2012 siten, että promillerajaa on laskettu ammattimaisen vesiliikenteen osalta 0,5 promilleen.

Ruotsissa, Norjassa, Tanskassa ja Virossa vesiliikennejuopumuksen promillerajasta on säädetty toisella tavalla kuin Suomessa.

Ruotsissa suurempien tai nopeiden alusten, jotka voivat saavuttaa vähintään 15 solmun nopeuden tai joiden rungon pituus on vähintään 10 metriä, ja Norjassa suurempien alusten, jotka ovat vähintään 15 metrin pituisia, kuljettajille asetettu vesiliikennejuopumuksen promilleraja on 0,2 promillea. Näihin henkilöihin rinnastetaan myös henkilö, joka toimii tällaisessa aluksessa tehtävässä, jolla on olennainen merkitys vesiliikenneturvallisuuden kannalta.

Ruotsissa rangaistavuus on sidottu muiden alusten osalta tehtävän turvalliseen suorittamiseen. Norjassa tietynlaisten pienempien veneiden kuljettajille asetettu promilleraja on 0,8 promillea.

Tanskassa ammattimaisessa vesiliikenteessä käytettävien alusten, vähintään 15 metrin pituisten huviveneiden, tiettyjen nopeiden veneiden, vesiskoottereiden ja niitä vastaavien osalta asetettu vesiliikennejuopumuksen promilleraja on 0,50 promillea. Sitä sovelletaan kuljettajiin ja niihin, jotka toimivat tehtävässä, jolla on olennainen merkitys turvallisuuden kannalta. Vesiliikennejuopumuksesta tuomitaan myös henkilö, joka ei kykene suorittamaan tehtäviään riittävällä tavalla alkoholin tai muiden päihteiden käytön vuoksi.

Virossa huviveneiden tai muiden vesialusten kuljettajille asetettu promilleraja on 0,5 promillea ja vesiskootterien kuljettajille asetettu promilleraja on 0,2 promillea.

Vesiliikennesäännöt, -merkit sekä merenkulun turvalaitteet

Suomessa vesiliikennesäännöistä säädetään useissa eri säädöksissä (ks. kohta 2.1.3). Suomessa perustuslain 80 §:n mukaan yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteista sekä asioista, jotka perustuslain mukaan muuten kuuluvat lain alaan, olisi kuitenkin aina säädettävä lailla. Asetukset antaa saman lainkohdan mukaan pääsääntöisesti valtioneuvosto. Myös muu viranomaisomainen voidaan lailla valtuuttaa antamaan oikeussääntöjä määrätyistä asioista, jos siihen on sääntelyn kohteeseen liittyviä erityisiä syitä eikä sääntelyn asiallinen merkitys edellytä, että asiasta säädetään lailla tai asetuksella. Tällaisen valtuutuksen tulee olla soveltamisalaltaan täsmällisesti rajattu. Muiden Pohjoismaiden perustuslaeissa ei ole vastaavia vaatimuksia.

Ruotsissa vesiliikennesäännöistä, merenkulun turvalaitteista ja vesiliikennemerkeistä säädetään asetuksella meriliikenteestä (Sjötrafikförordning, 300/1986). Asetuksessa määritellään muun muassa alus ja annetaan merenkulkuviranomaisille (Transportstyrelsen ja Sjöfartsverket) valtuudet antaa määräyksiä merenkulun turvallisuuteen liittyen.

Ruotsissa on käynnissä kotimaan vesiliikennettä koskevan sääntelyn kokonaisuudistus. Uudistuksen tarkoituksena on muun muassa antaa ajanmukaista ja yksinkertaista tavoiteperusteista sääntelyä ja ottaa käyttöön joustava ja pitkälti omavalvontaan perustuva valvontajärjestelmä. Sääntely koskee ruotsalaisia vähintään viiden metrin pituisia aluksia, joita käytetään ammattimaiseen liikenteeseen ja jotka pääasiallisesti kuuluvat kansallisen sääntelyn piiriin sekä valtionaluksia ja yli 24 metrin pituisia huvialuksia.

Ruotsissa merenkulun turvalaitteita koskeva uudistettu sääntely tuli voimaan 1. heinäkuuta 2017, kun Transportstyrelsen antoi määräyksen (Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om utmärkning till sjöss med sjösäkerhetsanordningar). Sen jälkeen Ruotsissa siirryttiin uudistamaan merenkulun merkkisääntelyä ja se on edelleen työn alla. Ruotsin vesiliikennemerkit ovat pääosin Euroopan sisävesiliikenteen säännöstön (CEVNI) mukaisia, mutta siitä on muutamia poikkeuksia. Sjöfartsverket on antanut vastavuoroista tunnustamista koskevan lausekkeen (Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd om sjövägmärken, 26 §), jonka mukaan sellainen vesiliikennemerkki, joka on hyväksytty muissa EU:n jäsenvaltioissa tai Euroopan talousalueeseen kuuluvissa valtioissa olevan säännöstön mukaisesti, rinnastetaan ruotsalaisten määräysten vaatimukset täyttävään vesiliikennemerkkiin.

Norjassa vesiliikennesäännöistä ja merenkulun turvalaitteista säännellään satama- ja vesiväylälaissa (havne- og farvannssloven). Nykyinen versio laista on uudistettu 2010 ja tällä hetkellä on menossa uudistus. Lakia sovelletaan Norjan sisäisillä ja aluevesillä. Laissa määritellään muun muassa alus ja valtuutetaan tarkempien määräysten antajaksi liikenneministeriö. Ministeriö on antanut määräyksen merenkulun turvalaitteista ja vesiliikennemerkeistä ("Forskrift om farvannsskilt og navigasjonsinnretninger"). Ministeriö on valtuuttanut edelleen Kystverketin vastaamaan merenkulun turvallisuuteen liittyvistä käytännön toimista. Esimerkiksi lupa turvalaitteen asettamiseen tulee hakea Kystverketiltä ja Kystverket on julkaissut tarkemman ohjeen turvalaitteiden tyypeistä ja asettamisesta ("Retningslinjer for utforming, tekniske krav til og plassering av navigasjonsinnretninger"). Yksityisillä tahoilla on oikeus tuottaa merenkulun turvalaitteita, mutta siihen tarvitaan Norjan rannikkohallinnon myöntämä lupa.

Tanskassa sääntely on samankaltaista kuin Norjassa. Tanskassa vesikulkuväylien säännöistä sekä merenkulun turvallisuudesta on säädetty meriturvallisuuslaissa (lov om sikkerhed til søs, 2015). Lain nojalla ministeriö ("Erhvervs- og Vækstministeriet") on antanut määräyksiä muun muassa merenkulun turvalaitteista (Bekendtgørelse om farvandsafmærkning i dansk og grønlandsk afmærkningsområde m.v., 2015).

Joulukuussa 2016 Tanskassa annettiin määräys turvallisuudesta huviveneitä kuljettaessa ja yli 24 metrin pituisia huviveneitä koskevista turvallisuusvaatimuksista. Määräystä sovelletaan myös miehittämättöminä vuokrattaviin vuokraveneisiin ja siinä on yksinkertaistettu sääntelyä huviveneiden vuokraamisesta. Sillä kumottiin useita aikaisempia määräyksiä ja se annettiin hallituksen laajemman strategian mukaisesti, jolla pyritään helpottamaan muun muassa autojen, huoneistojen ja veneiden yksityisomistajien harjoittamaa vuokraustoimintaa. Miehitettyinä vuokrattaviin vuokraveneisiin sovellettavaa sääntelyä on tarkoitus myös muuttaa.

Sanktioista muissa Pohjoismaissa

Muissa Pohjoismaissa on lähtökohtaisesti saman tyyppinen sanktiojärjestelmä kuin Suomessa eikä niissä ole hallinnollista virhemaksujärjestelmää.

Norjassa huvialuksia ja niiden varusteita koskevien määräysten rikkomisesta on tuomittava sakkoon. Pienten veneiden omistajia ja kuljettajia koskevien määräysten rikkomisesta voidaan tuomita sakkoa tai enintään vuosi vankeutta. Myös vesiskoottereita ja vastaavien pienempien alusten käyttöä koskevien määräysten rikkomisesta on tuomittava sakkoa.

Ruotsissa vesiliikennesääntelyn rikkomisesta voidaan määrätä sakkoa. Sakon suuruus riippuu siitä, määritelläänkö alus veneeksi vai laivaksi, ja määrittely tapahtuu aluksen pituuden perusteella. Yli 24-metriset alukset ovat laivoja ja sitä lyhyemmät ovat veneitä. Veneiksi määritellyille aluksille määrättävä sakko on kiinteä summa. Laivaksi määritellyille aluksille määrättäviin sakkoihin vaikuttavat syytetyt tulot.

Jos hyvän merimiestavan noudattamisessa on puutteita ja siitä on aiheutunut tai on melkein aiheutunut onnettomuus ja laiminlyönti ei ole vähäinen, henkilö on mahdollista tuomita huolimattomuudesta meriliikenteessä. Rangaistus siitä voi olla korkeintaan kaksi vuotta vankeutta. Epäselvää on, onko tätä sanktiota sovellettu myös veneilyyn.

Tanskassa on mahdollista määrätä sanktioita muun muassa varusteita sekä ympäristöä koskevien erityissääntöjen nojalla. Sanktiovaihtoehtoja ovat sakko tai enintään vuosi vankeutta. Vakavissa tapauksissa voidaan tuomita enintään kaksi vuotta vankeutta. Vastuuseen voivat joutua päällikkö, miehistön jäsenet sekä omistajat, kuten laivayhtiö.

5 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

5.1 Tavoitteet

Uudistuksen tavoitteena on vesiliikenteen käyttäytymistä koskevan sääntelyn ajanmukaistaminen, viranomaisten roolien ja tehtävien selkeyttäminen sekä sääntelyn sujuvoittaminen pääministeri Juha Sipilän hallitusohjelman mukaisesti. Tavoitteena on myös automaation mahdollistaminen. Lisäksi uudistuksen tavoitteena on yhä myös vesiliikenteen turvallisuuden ja vastuullisen veneilyn lisääminen.

5.2 Keskeiset ehdotukset

Vesiliikenteen liikennesääntöjen uudistaminen ja kokoaminen yhteen lakiin

Vesiliikennelain kokonaisuudistuksessa ehdotetaan vesiliikenteen käyttäytymistä koskevan sääntelyn selkeyttämistä ja uudistamista sekä säädösten sujuvoittamista. Tarpeelliset liikennesäännöt ja niiden peruserätykset ehdotetaan koottavaksi mahdollisuuksien mukaan yhteen lakiin. Suuri osa nykyisestä käyttäytymistä koskevasta sääntelystä on hajallaan ja vain osa siitä sisältyy vesiliikennelakiin muun sääntelyn sisältyessä suurelta osin lakia alempiasteiseen sääntelyyn. Koska vesillä liikkuja ja heidän käyttäytymistään sääntelee hyvin yksityiskohtaisesti ja pakottavasti myös kansainvälinen sääntely, on uudistuksessa lähtökohdaksi otettu kyseinen kansainvälinen sääntely. Toisaalta uudessa sääntelyssä on kiinnitetty erityistä huomiota esimerkiksi kanavaliikenteen vaatimaan erityiseen sääntelyyn mukaan lukien Saimaan kanavalla liikkumista koskevaan sääntelyyn.

Uudistuksella on lisäksi pyritty selkeyttämään vesiliikennelain ja merilain suhdetta. Merilaki sääntelee pääosin kauppamerenkulkua, mutta sitä voi tapauskohtaisesti soveltaa myös huviveneilyyn. Toisaalta vesiliikenteen säännöt koskevat lähtökohtaisesti sekä kauppamerenkulkua että huviveneilyä.

Liikennesääntöjä yhteen koottaessa ja uudistettaessa on sääntelyä pyritty mahdollisuuksien mukaan sujuvoittamaan, mikä on ollut mahdollista silloin kun on ollut kyse puhtaasti kansallisesta sääntelystä, kuten liikennesäännöistä kanavilla ja avattavilla silloilla tai kun on ollut kyse normaalista väylänpitoa koskevasta sääntelystä.

Huviveneen päällikköä koskeva uusi sääntely

Kokonaisuudistuksessa ehdotetaan muussa kuin kauppamerenkulussa käytettävän vesikulkuneuvon päällikköä koskevan uuden sääntelyn aikaansaamista. Kauppamerenkulun osalta päälliköstä säädetään merilaissa ja liikenteen palveluista annetussa laissa. Nyt ehdotettu, lähinnä vapaa-ajan veneilyä koskeva päällikkyysääntely, vastaisi osittain merilain sääntelyä, mutta vaatimukset olisivat kevyemmät. Päällikkönä pidettäisiin kuljettajaa, käyttäjää tai muuta henkilöä, joka tosiasiallisesti ohjailisi tai hallitsisi vesikulkuneuvoa. Jos päällikkyydestä olisi epäselvyyttä, olisi päällikön vastuu viime sijassa vesikulkuneuvon omistajalla tai haltijalla.

Koska vesikulkuneuvo voi olla mikä tahansa veteen tukeutuva ja vesillä liikkumiseen käytettävä alus, kulkuneuvo tai väline, koskisi päällikkösääntely myös esimerkiksi liikkuvalla saunalautalla kulkemista. Vapaa-ajan veneilyssä ja vesillä liikkumisessa päällikkyysääntely on tarpeen niin vesikulkuneuvossa matkustavien henkilöiden turvallisuuden, liikenteen valvonnan helpottumisen kuin automaation mahdollistamisen kannalta.

Huviveneen päällikkö vastaisi muun muassa siitä, että vesikulkuneuvo on aiottuun matkaan nähden turvallinen, siinä on laissa mainitut varusteet ja matkustavia henkilöitä on ohjeistettu ja heillä on kelluntavälineet puettuna olosuhteiden niin vaatiessa. Uudistuksessa ei siten ehdoteta, että kaikilla vesikulkuneuvolla oleskelevilla tulisi aina olla pelastusliivit tai muut kelluntavälineet päällä vaan päällikön pääasiallista vastuuta asiasta olosuhteiden kuten sään tai aallokon niin vaatiessa. Myös valvojan kannalta päällikkyyssääntely helpottaisi arviointia siitä, kuka pääasiassa vastaa vesikulkuneuvon turvallisuudesta. Valvoja voi näin helpommin pysäyttää esimerkiksi harkitsemattoman tai puutteellisella varustuksella tapahtuvan vesikulkuneuvolla liikkumisen vesillä. Se, että vesikulkuneuvossa ei enää edellytettäisi aina olevan kuljettajaa vaan vastuu sen hallitsemisesta voisi olla myös jollain vesikulkuneuvon ulkopuolella olevalla henkilöllä, mahdollistaisi automatisoitujen veneiden käyttöönoton.

Vuokravenesääntelyn keventäminen kumoamalla vuokraveneitä koskevat katsastus- ja varuste-vaatimukset ja keventämällä pätevyysvaatimuksia sekä selkeyttämällä rajaa kauppamerenkulkuun

Uudistuksessa ehdotetaan myös, että kaikista vuokraveneitä koskevista katsastus- ja varuste-vaatimuksista luovuttaisiin ja miehittämättömiä vuokrattuja veneitä koskisi yleinen huviveneitä ja niiden käyttöä koskeva sääntely. Esityksessä on kuitenkin täsmennetty huviveneitä koskevia varustevaatimuksia nykyisestä ja se sisältää mahdollisuuden antaa varusteista määräyksiä tarvittaessa. Lisäksi esitys sisältää joitain vesikulkuneuvon vuokralle antajaa koskevia velvoitteita. Vuokraveneitä olisivat jatkossa vain miehitetty vuokraveneet.

Vuokraveneellä tarkoitettaisiin huvivenettä, jossa kuljetettaisiin muussa kuin säännöllisessä liikenteessä enintään 12 matkustajaa; ei kuitenkaan purjevenettä, jonka rungon pituus on valmistajan ilmoituksen mukaan alle 5,5 metriä, moottorilla varustettua venettä, jonka moottoriteho on moottorin valmistajan ilmoituksen mukaan alle 15 kilowattia, vesiskootteria eikä soutuvenettä.

Miehitetyn vuokravenetoiminnan pätevyysvaatimuksia kevennettäisiin. Vuokraveneen kuljettajankirjaa edellytettäisiin vain, jos vesikulkuneuvoa käytettäisiin pääasiallisesti ammattimaisessa vuokravenetoiminnassa. Tähän toimintaan sovellettaisiin myös merilain ankarampaa päällikkösääntelyä mukaan lukien merilain ankaria rangaistuksia. Rajauksella merilakiin selkeytettäisiin sitä, mikä vuokravenetoiminta olisi kauppamerenkulkua. Tämä olisi tärkeää erilaisilla aluksilla matkustavien matkustajien samanlaisen kohtelun, turvallisuuden ja oikeuksien vuoksi. Toisaalta helpotettaisiin esimerkiksi meripelastustoimintaan ja muuhun vapaaehtoistoimintaan liittyvää vuokraveneilyä ja koulutustoimintaa. Muuta vuokravenetoimintaa koskisi joka tapauksessa esitetyn lain uusi yksityiskohtainen päällikkösääntely ja sanktiot sekä vaaratilanteissa rikoslain rangaistukset.

Kauppamerenkulkuun rinnastettavien vuokraveneiden pätevyysvaatimuksista säädettäisiin yhä liikennepalvelulaissa ja kansainvälisessä liikenteessä tähän vuokravenetoimintaan vaadittaisiin yhä myös kansainvälinen huviveneenkuljettajankirja minkä lisäksi toiminnassa olisi noudatettava aluksen miehitystä koskevia vaatimuksia.

Kaikki vuokravenetoimintaa koskevat muutokset helpottaisivat veneiden vuokraustoimintaa ja jakamistaloutta sekä edistäisivät perustuslain elinkeinovapauden toteutumista.

Sanktiojärjestelmän ajanmukaistaminen ottaen huomioon vuokraveneitä koskevat muutokset ja liikennevirhemaksun käyttöönotto vesiliikenteessä

Uudistuksessa sanktiojärjestelmää ajanmukaistettaisiin, mukaan lukien rikoslain liikenneturvallisuuden vaarantamista koskeva sääntely ja lievemmat rangaistussäännökset. Myös suhdetta merilain rangaistussäännösten soveltamiseen selkeytettäisiin. Ajanmukaistamisen tarve johtuu paitsi sääntelyn yhteen kokoamisesta, osittain myös sääntelyn vanhentuneisuudesta ja oikeuskäytännöstä.

Uudistuksessa ehdotetaan sanktiojärjestelmän ajanmukaistamista ja sen yhteydessä toteutettaisiin myös pääpiirteissään samanlainen liikennevirhemaksujärjestelmä kuin tieliikenteessä on esitetty otettavan käyttöön. Liikennevirhemaksu olisi luonteeltaan sekä hallinnollinen sanktio että rangaistus, mutta sääntelyssä olisi otettu huomioon sekä perustuslakivaliokunnan (PeVL 9/2018 vp) että lakivaliokunnan (LaVL 9/2018 vp) lausunnoissa esitetyt huomiot tieliikennelakia koskevaan hallituksen esitykseen 180/2017 vp. Vesiliikenteessä liikennevirhemaksua ei voitaisi määrätä vesikulkuneuvokohtaisesti pysäyttämättä vesikulkuneuvoa. Virhemaksun määräisi poliisi, Rajavartiolaitos tai Tulli.

Järjestelmä korvaisi nykyisen rikesakkojärjestelmän vähäisemmistä teoista. Maksujen määrät olisivat pääsääntöisesti saman tasoiset kuin ne ovat nykyään rikesakkolaissa. Teot olisi kuitenkin arvioitu uudelleen. Koska vesiliikenteen ja tieliikenteen rikkomuksia koskevien järjestelmien tulisi olla samankaltaiset valvovien viranomaisten käytännön työn helpottamiseksi ja kustannusten minimoimiseksi ja tieliikenteen liikennevirhemaksujärjestelmä edellyttää viranomaisten tietojärjestelmien muutosta, tulisi vesiliikenteen liikennevirhemaksujärjestelmä toteuttaa samanaikaisesti tieliikenteen vastaavan järjestelmän kanssa. Jatkossa, automaation kehittyessä niin, että viranomaisella olisi automaattivalvonnassa tunnistaa myös vesiliikenteessä paitsi vesikulkuneuvon rekisterinumeron, myös vesikulkuneuvon päällikön riittävällä varmuudella, voitaisiin lakia haluttaessa helpommin muuttaa niin, että myös vesiliikenteessä kulkuneuvokohtainen liikennevirhemaksu voitaisiin ottaa käyttöön.

5.3 Taloudelliset vaikutukset

Vaikutukset kotitalouksien asemaan

Sääntelyn yhteen kokoamisen vaikutukset kotitalouksiin

Vesiliikenteen liikennesääntöjen yhteen kokoaminen selkeyttäisi sääntelyä. Selkeämpi sääntely edesauttaisi vesillä liikkujien mahdollisuuksia ymmärtää nykyistä paremmin vesillä liikkumista koskevaa sääntelyä ja liikkua vesillä oikein. Sääntelyn yhteen kokoamisella ei kuitenkaan voida sanoa olevan suoria vaikutuksia kotitalouksien taloudelliseen asemaan.

Vuokraustoimintaa koskevien muutosten vaikutukset kotitalouksiin

Vaasan yliopiston julkaisussa ”Ui tai Uppoa” (Vuorinen & Kurki, Selvityksiä ja raportteja 161, 2010) todetaan, että ihmisten vapaa-aika on entistä pirstaloitumpaa, ja sitoutumisaste ja investointihalukkuus yksittäiseen harrastukseen on vähentynyt. Nykyinen veneilyn malli ei vastaa nykypäivän asiakkaiden tarpeisiin. Veneiden vuokraaminen on yksi vastaus sitoutumisasteen pienentymiseen.

Veneen vuokrausta koskevaan sääntelyyn ehdotetut muutokset mahdollistaisivat kotitalouksille oman omaisuuden nykyistä paremman hyödyntämisen ja jakamisen. Kotitalouksien omistuksessa olevien veneiden käyttöastetta olisi mahdollisuus kohottaa merkittävästi, kun veneen

vuokrauksesta tulisi nykyistä helpompaa. Sääntely mahdollistaisi veneilyharrastuksen yhä useammalle kotitaloudelle ja kilpailun lisääntyessä se laskisi todennäköisesti veneen vuokrauksen hintoja. Kotitalouksien näkökulmasta kaikki toimet, jotka vähentävät tarvetta oman veneen hankkimiselle, merkitsevät mahdollisuuksia säästöihin.

Uusi päällikkyysääntely ja vuokravenesääntelyn purku voisi nostaa veneiden vakuutusmaksuja.

Sanktiojärjestelmää koskevien muutosten vaikutukset kotitalouksiin

Uusi liikennevirhemaksujärjestelmä helpottaisi sanktioon tyytymättömän kuluttajan hallinnollista taakkaa, kun suullinen tuomioistuinkäsittely korvautuisi kirjallisella hallintomenettelyllä.

Vaikutukset yrityksiin

Vuokraustoimintaa koskevien muutosten vaikutukset yrityksiin

Vuokravenetoimintaa koskeva sääntely on yritysten kannalta kankeaa ja raskasta. Tämänhetkiset vuokraveneiden katsastus- ja varustevaatimukset nähdään liian raskaina ja kalliina veneen satunnaisesta vuokraamisesta saatuihin hyötyihin nähden. Nykyisten katsastus- vaatimusten poistuessa, vuokravenetoiminnan aloittamiseen tarvittava alkupääoma laskisi merkittävästi. On odotettavissa, että vuokravenetoiminnan helpottuessa vuokravenetoiminta kasvaisi ja palvelutarjonta parantuisi sekä laajentuisi alueellisesti. Sääntelyn purkaminen avaisi myös monia uusia mahdollisuuksia digitaalisten vuokravenepalveluiden kehittäjille.

Uusien palveluiden syntyminen riippuisi toimijoiden valmiudesta ja halusta tarttua lainsäädännön avaamiin mahdollisuuksiin. Uusien palvelujen vaikutukset eivät ilmenisi välittömästi, eikä ole mahdollista tarkasti arvioida, missä vaiheessa niistä seuraavat positiiviset vaikutukset alkaisivat näkyä käytännössä. Muutoksen vaikutuksia tulisi arvioida pitkällä tähtäimellä ja verrata niitä ennen kaikkea nykyiseen kehityssuuntaan.

Sääntelyn purku ja liiketoiminnan helpottaminen voisi toisaalta myös kiristää vuokravenemarkkinoilla tällä hetkellä toimivaa kilpailua. Vuokravenesääntelyn purku voisi vaikuttaa myös kauppamerenkulkua harjoittavien yritysten toimintaan. Kotimaanliikenteen matkustaja-alusten turvallisuusvaatimukset ovat viime vuosina tiukentuneet, mistä on aiheutunut suuria kuluja alan yrityksille. Vuokraveneiden turvallisuusvaatimusten kevennys saattaisi vaikeuttaa matkustaja-alusten asemaa. Vuokraveneellä voi kuitenkin kuljettaa edelleen vain 12 matkustajaa. Ehdotettuun lakiin sisältyy myös ehdotus siitä, että vuokraveneen pääasiallinen ammatillinen käyttö rinnastettaisiin kauppamerenkulkuun, mikä voisi tasapainottaa jonkin verran kilpailua matkustaja-aluksiin nähden.

Ehdotettu laki voisi myös vaikuttaa veneitä ja niiden tarvikkeita maahantuovien ja myyvien yritysten talouteen sekä veneiden huoltoa ja korjaamista harjoittaviin yrityksiin. Vuokrauksen yleistymisen voi jonkin verran heikentää näiden yritysten taloutta, mutta toisaalta parantaa sitä, kun otetaan huomioon lakiehdotuksen varustevaatimukset ja uudet vaatimukset päällikön vastuusta muun muassa veneen kunnon ja varusteiden käytön suhteen. Tavallisten veneiden katsastus on tähänkin mennessä ollut vapaaehtoista ja sitä ovat tehneet muun muassa vapaaehtoisjärjestöt kuten veneilyseurat. Voidaan arvioida, että vapaaehtoinen katsastustoiminta lisääntyisi.

Matkailualan kannalta vuokravenetoiminnan kehittyminen ja palveluiden saamisen helpottuminen voisi merkitä matkailun lisääntymistä saaristoissa ja järviolueilla.

Säätelyn yhteen kokoamisen vaikutukset yrityksiin

Kauppamerenkulussa aluksilla toimii koulutettu henkilökunta, joka tuntee hyvin sääntelyn. Ehdotetun lain yhteen kootut liikennesäännöt edesauttavat muiden vesillä liikkujien ymmärrystä vesillä liikkumisesta, mikä voi helpottaa kauppamerenkulun sujuvuutta veneilijöihin nähden. Kauppamerenkulkua harjoittavien yritysten toimintaa helpottanee myös se, että ehdotetulla sääntelyllä kansalliset liikennesäännöt kanavilla ja avattavilla silloilla liikkumisesta koottaisiin samaan yhteyteen, ajanmukaistettaisiin ja turhia sääntöjä karsittaisiin.

Ehdotetun lain liikennesääntöjen yhteen kokoaminen, uusi päällikkösäätely, veneenvuokraustoiminnan lisääntyminen ja sanktiojärjestelmän uusiminen saattaisivat myös parantaa veneilyalan koulutusta harjoittavien yritysten taloudellista asemaa uusien veneilijöiden lisääntyessä.

Euroopan kestävän teollisuuspolitiikan yhteenliittymän (ECSIP) teettämän raportin mukaan Suomessa on suhteellisen paljon venesatamia muihin Euroopan maihin verrattuna (Study on the competitiveness of the recreational boating sector, 2015).

Vaikutukset julkiseen talouteen ja kansantalouteen

Vuokraustoimintaa koskevien muutosten vaikutukset julkiseen talouteen

Veneilyllä on edellisten lisäksi epäsuoria taloudellisia vaikutuksia. Näitä ovat muun muassa matkailun ja sen oheistapahtumien tuoma taloudellinen toimeliaisuus ja veneilyyn epäsuorasti liittyvien toimintojen verot ja maksut. Veneenvuokrauksen ja muun edellä mainitun yritystoiminnan lisääntyminen voisi luoda uutta työllisyyttä ja tuoda verotuloja valtiolle. Liikenteen turvallisuusviraston tutkimuksen (Veneilyn määrä sekä sen taloudelliset ja ympäristövaikutukset Suomessa, 2017) mukaan veneilyn merkittäviä suoria julkistaloudellisia tuloja syntyy veneilykulutuksen arvonlisäveroista, valmisteveroista sekä muista mahdollisista maksuista. Epäsuoria tuloja syntyy venealan työllistämien henkilöiden palkkaverotuksesta sekä veneilyyn liittyvien liitännäispalveluiden veroista. Tutkimuksessa arvioitiin, että yhteiskunta sai veneilystä suoria ja epäsuoria verotuloja ja maksuja vuonna 2015 noin 176 milj. euroa. Vastaavasti yhteiskunta rakentaa ja ylläpitää osaa veneilyn vaatimasta infrastruktuurista.

Ehdotettu laki voisi osaltaan synnyttää uutta liiketoimintaa ja uusia matkailupalveluita saaristoon ja auttaa siten säilyttämään saariston elinvoimaisena.

5.4 Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Juha Sipilän hallituksen hallitusohjelmassa esitetään, että Suomen yhtenä heikkoutena ovat jäykät rakenteet, byrokratia, ylisääntely, normitus ja työmarkkinoiden jäykkyydet, jotka heikentävät Suomen ketteryyttä ja kilpailukykyä. Ehdotettu lainsäädännön sisältää erilaisia norminpurkuun liittyviä toimia, toimintojen keskittämistä ja säännösten sujuvoittamista. Ehdotetun lainsäädännön myötä viranomaisten toiminta selkeytyisi ja toimintojen päällekkäisyydet vähenisivät.

Säätelyn yhteen kokoamisen vaikutukset viranomaisten toimintaan ja tehtäviin

Nykyisessä lainsäädännössä alueelliset kieltojen ja rajoitusten määräämiset ovat aiheuttaneet koordinoitavuutta päätösviranomaisten, kuten Liikenneviraston, Liikenteen turvallisuusviraston ja toimivaltaisten ELY-keskusten välillä. Päätökset ovat olleet usean viranomaisen hallinnassa eikä yhtenäistä päätösrekisteriä ole. Ehdotetulla lainsäädännöllä pyritään helpottamaan päätösten tekoa koskien alueellisten vesialueiden kieltoja ja rajoituksia keskittämällä toimivalta

uudelle Liikenne- ja viestintävirastolle. Vesialueiden kieltoja ja rajoituksia koskevan toimivalan keskittäminen yhdelle viranomaiselle parantaisi tietojen yhteen kokoamista, yhtenäistäisi päätösmenettelyä ja helpottaisi valvontaa. Tarkoituksena on, että ympäristönäkökulma jäisi nykyisen lainsäädännön mukaisesti toimivaltaisille ELY-keskuksille.

Nykyisessä lainsäädännössä eri viranomaisilla on vesiliikennettä koskevia valvontatehtäviä. Tällä hetkellä vesiliikennettä koskevia valvontatehtäviä on Liikenteen turvallisuusviraston, Liikenneviraston ja toimivaltaisten ELY-keskusten lisäksi myös Tullilla, Poliisilla ja Rajavartiolaitoksella. Voimassaoleva sääntely ei kuitenkaan ole viranomaisten vastuiden osalta selkeä.

Vuokraveneisiin liittyvä viranomaistoiminta vähenisi. Pakollisista katsastuksista luopuminen ja pätevyysvaatimusten kohdistaminen vain pääasialliseen, ammattimaiseen toimintaan, kevennäisi Liikenne- ja viestintäviraston hallinnollista taakkaa. Samalla vapaaehtoisjärjestöjen katsastustoiminta voi lisääntyä.

Sanktiojärjestelmää koskevien muutosten vaikutukset viranomaisten toimintaan ja tehtäviin

Uudistuksen yhteydessä toteutettaisiin myös pääpiirteissään samanlainen liikennevirhemaksujärjestelmä kuin tieliikenteessä on esitetty otettavan käyttöön. Liikennevirhemaksu olisi luonteeltaan sekä hallinnollinen sanktio että rangaistus, mutta sääntelyssä olisi otettu huomioon sekä perustuslakivaliokunnan (Pe VL 9/2018 vp) että lakivaliokunnan (LaVL 9/2018 vp) lausunnoissa esitetyt huomiot tieliikennelakia koskevaan hallituksen esitykseen (HE 180/2017 vp). Hallinnollinen seuraamusjärjestelmä merkitsisi sitä, että vesiliikenteen vähäiset rikkomukset siirrettäisiin pois rikosoikeudellisesta järjestelmästä, mikä muuttaisi jonkin verran tekojen moitittavuuden astetta ja osittain myös niiden luonnetta.

Seuraamusjärjestelmällä on vaikutusta sekä vesilläliikkujien että viranomaisten toimintaan. Seuraamusjärjestelmän tyyppin valinnalla on merkittävä vaikutus seuraamusjärjestelmän tavoitteiden saavuttamiseen. Se vaikuttaa keskeisesti viranomaisresurssien käyttöön, minkä takia järjestelmällä on myös merkittäviä taloudellisia vaikutuksia. Järjestelmän vaikutukset käyttäjiin ja heidän oikeusturvaansa ovat etusijalla järjestelmää arvioitaessa.

Hallintomenettely ja hallintokäytäntö ovat lähtökohtaisesti rikosoikeudellista menettelyä yksinkertaisempia, koska ne ovat pääosin kirjallista menettelyä. Rikosjutun ohessa selvitetään asianosaisten yksityisoikeudelliset vaatimukset mutta hallintoasioissa näin ei tehdä. Rikoksiin sovelletaan esitutkintapakkoa, mutta hallinnollisten tekojen ollessa kyseessä tällaista pakkoa ei olisi. Viranomainen olisi kuitenkin velvollinen selvittämään rikkomuksen tekijän eikä liikennevirhemaksua voitaisi määrätä vesikulkuneuvoa pysäyttämättä. Muutoksella olisi vaikutusta viranomaisiin käytettäviin resursseihin ja se mahdollistaisi viranomaisissa henkilöstöresurssien uudelleen kohdentamista. Muutos helpottaisi automaattisen kameravalvonnan käyttöönottoa jatkossa myös vesiliikenteessä.

Rikosoikeudellisen rangaistusjärjestelmän muutokset eivät tulisi vaikuttamaan ratkaisevalla tavalla poliisin toimintaan. Poliisi käsittelee nykyisin valtavan määrän rikoksia joko esitutkinnaissa tai sakon ja rikesakon määräämisestä annetun lain (754/2010) mukaisessa sakkomenettelyssä. Vesiliikennettä koskevat rikkomukset ovat sakkomenettelyssä kuuluneet poliisin määräysvallan piiriin, ja poliisi on voinut antaa niistä rikosentekijälle joko rikesakkomääräyksen tai sakkomääräyksen.

Liikennevirhemaksujärjestelmä ja rikesakkojärjestelmästä luopuminen edellyttäisi muutoksia valvovien viranomaisten tietojärjestelmiin. Rikosoikeudellisen rangaistusjärjestelmän muutokset olisi huomioitava poliisin esitutkinnaisten tietojärjestelmissä. Ehdotetussa lainsäädännössä ei

ehdoteta mitään sellaista poikkeavaa muutosta rikosoikeudelliseen rangaistusjärjestelmään, joka edellyttäisi suuria muutoksia poliisin esitutinnan tietojärjestelmien käyttölogiikkaan. Poliisin tietojärjestelmiin tehtävät muutokset olisivat kertaluontoisia. Muutoksien kustannusarvio olisi poliisin arvion mukaan 150 000–200 000 euroa.

Uusien rikosnimikkeiden ja niitä koskevien teontarkenteiden luominen kuuluu tietojärjestelmien ylläpitotehtäviin. On arvioitu, että rikosnimikkeiden ja teontarkenteiden luominen poliisissa veisi kertaluontoisesti aikaa kaksi työpäivää ja siihen sitoutuisi vähintään kolme henkilöä. Kertaluontoiseksi kustannusarvioksi muodostuisi 3000 euroa.

Poliisin osalta seuraamusjärjestelmän suurin muutos tulisi koskemaan liikennevirhemaksun laajentamista myös vesiliikenteen rikkomuksiin. Poliisihallitus on arvioinut, että uudistus olisi poliisin näkökulmasta kokonaisuutena tarkastellen poikkeuksellisen hyvä. Poliisi on tällä hetkellä tekemässä esiselvitystä liikennevirhemaksumenettelyn prosesseista ja alustavista tietojärjestelmävaatimuksista liittyen tieliikennelain kokonaisuudistukseen. Yhtenä vaihtoehtona on luoda kokonaan uusi asiankäsittelyjärjestelmä hallintomenettelyssä käsiteltäviä asioita varten. Tähän liittyviä kustannuksia on arvioitu kattavasti tieliikennelakia koskevassa hallituksen esityksessä (HE 180/2017 vp). Poliisihallitus on arvioinut liikennevirhemaksun käsittelyjärjestelmän kustannusten olevan 3–4 miljoonaa euroa. Kustannusarvio ei pidä sisällään tietojärjestelmän hallintointiin ja ylläpitoon kuuluvia menoja.

Ehdotetun lain kokonaisuudistuksessa on ehdotettu rakenteeltaan ja menettelyltään tieliikennelain kokonaisuudistusten kanssa monelta osin saman tyyppistä liikennevirhemaksumenettelyä. Ideaalitalanteessa kaikki hallinnolliseen rankaisemiseen liittyvät seuraamukset tulisi pystyä käsittelemään yhdellä ja samalla tietojärjestelmällä. Kokonaistehokkuuden ja käytännöllisyyden kannalta yksi yhteinen tietojärjestelmä näiden sanktioiden käsittelyyn on paras mahdollinen vaihtoehto.

Tieliikenteessä virhemaksun määräisi poliisi, mutta vesiliikenteessä sen voisi määrätä myös Rajavartiolaitos tai Tulli. Uudistus tehtäisiin samassa aikataulussa kuin tieliikenteessä, mikä vähentäisi tämän lain aiheuttamia erityiskustannuksia. Uudistus vaatii, että poliisin, Rajavartiolaitoksen ja Tullin tietojärjestelmät ovat yhteen toimivia. Käytännössä näin on rikesakkojärjestelmän osalta ollutkin. Poliisihallituksen mukaan vesiliikennelain kokonaisuudistus voisi tulla aikaisintaan voimaan silloin, kun viranomaiset ovat valmiita lain soveltamiseen. Poliisihallituksen arvio toteutusaikataulusta on tällä hetkellä käynnissä olevan esiselvityksen pohjalta vähintään kolme vuotta määrittely-, kehittämis- ja toteuttamistyötä.

Sakkomenettelyn osalta on huomioitava, että sakkoja pitäisi voida kirjoittaa viime kädessä paperilla. Sakkomenettelyssä poliisilla, Tullilla ja Rajavartiolaitoksella on käytössään yksi yhteinen sakkolomake. Toistaiseksi mobiilityövälineet eivät koske kaikkia viranomaisten toimijoita, vaan esimerkiksi juuri vesiliikenteen valvojat voivat joutua käyttämään perinteisempiä työtapoja vielä useiden vuosien ajan. Paperiprosessia varten tarvittaisiin paperilomakkeet liikennevirhemaksujen ja sakkojen antamista varten, jotka myöhemmin syötettäisiin tietojärjestelmään. Sakkomenettelyn osalta paperinen prosessi perustuisi nyt käytössä olevaan.

Paperilomakkeiden osalta on vesiliikenteessä huomioitava mahdollinen vedenpitävyys, jolla voi olla vaikutusta valittavaan materiaaliin ja siten myös kustannuksiin. Paperilomakkeiden kustannusvaikutus on vähäinen, koska nykyisellään paperilomakkeita käytetään vähän. Tämä ei kuitenkaan tarkoita, että paperilomakkeiden käyttö loppuisi kokonaan, koska viranomaisilla on aina oltava mahdollisuus pystyä toimimaan, jos tietojärjestelmät eivät syystä tai toisesta toimi.

Uusi seuraamusjärjestelmä edellyttää poliisin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen henkilöstön koulutusta. Koulutus tulisi olemaan laaja, kattaen myös uuden liikennevirhemaksumenettelyn koulutuksen. Koulutus koskisi sitä poliisin henkilöstöä, jonka tehtäviin kuuluu valvonta- ja hälytystehtävien suorittaminen, ja koulutukseen olisi varattava yksi työpäivä. Poliisin osalta kustannusvaikutus olisi maksimissaan noin 850 000 euroa. Osa koulutukseen kuuluvista asioista tulee kuitenkin koulutettavaksi tieliikennelain kokonaisuudistuksen yhteydessä, joka koskisi koko poliisin henkilöstöä.

Vesiliikennelain kokonaisuudistuksen seuraamusjärjestelmä edellyttäisi rangaistuskäytännön selvittämistä, yhtenäistämistä sekä yksinkertaisten soveltamisohjeiden luomista. Sakkomenettelyssä on tätä varten niin sanottu sakkokäsikirja, jossa on selitetty rikkomukset, niiden tekotavat ja normaaliseuraamusikäntö. Tällainen tulisi luoda myös vesiliikenteeseen. Soveltamisohjeet tehdään käytännössä virkatyönä Poliisihallituksessa. Tätä varten on myös poikkihallinnollinen sakkokäsikirjatyöryhmä, jonka tehtäviin kuuluvat muun muassa hallinnollisten rikkomusten soveltamisohjeet. Ohjeistukseen käytettävän työn määrää on vaikea arvioida, koska se koostuu yksittäisten virkamiesten tekemästä työstä sekä työryhmyöskentelystä. Varovaisesti arvioituna tästä aiheutuvat kulut olisivat noin 10 000 euroa.

Päällikkösääntelyä koskevien muutosten vaikutukset viranomaisten toimintaan ja tehtäviin

Uudistuksen päällikkysääntelyllä helpotettaisiin vesiliikennettä valvovien viranomaisten eli poliisin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen toimintaa. Valvojan viranomaisen edustajan olisi uudistuksen myötä vesillä toimiessaan helpompi kohdistaa mahdolliset huomautukset ja sanktiot oikein eli henkilöön, joka tosiasiallisesti on vastannut vesikulkuneuvon kulusta ja turvallisuudesta. Näin voidaan nykyistä helpommin myös pysäyttää vaarallinen liikkuminen kuten laivavälillä eksyminen tai puutteellisella varustuksella liikkuva vesikulkuneuvo.

Lain kokonaisuudistus ja erityisesti sen uusi liikennevirhemaksujärjestelmä merkitsisi myös valvonnasta vastaavien viranomaisten eli poliisin, Rajavartiolaitoksen ja Tullin henkilöstön sekä hallintotuomioistuimen kouluttautumista uusiin säädöksiin.

5.5 Vaikutukset turvallisuuteen

Vesiliikennelain yhtenä tehtävänä on ohjata ihmisten käyttäytymistä. Ehdotettu vesiliikenteen sääntöjen kokoaminen ja selkeyttäminen tekisivät kansalaiset tietoisemmiksi siitä, mitä sääntöjä vesillä liikkeessä tulee noudattaa. Uudistettavalla lainsäädännöllä pyritään vaikuttamaan vesiliikenneturvallisuustilanteen paranemiseen. Sen arvioiminen, kuinka paljon uusi lainsäädäntö vaikuttaa vesiliikenneturvallisuuteen, on kuitenkin vaikeaa.

Vesiliikenteen turvallisuutta voisi lisätä muun muassa se, että vesikulkuneuvon ja sen varusteita koskevia säännöksiä täsmennettäisiin jonkin verran. Myös ehdotettu päällikkösääntely saattaisi lisätä varusteiden käyttöä. Veneen päälliköllä olisi yleinen vastuu matkustajistaan. Päällikkönä pidettäisiin kuljettajaa, käyttäjää tai muuta henkilöä, joka tosiasiallisesti ohjailisi tai hallitsisi vesikulkuneuvoa. Jos päällikkyydestä olisi epäselvyyttä, olisi päällikön vastuu viime sijassa vesikulkuneuvon omistajalla tai haltijalla. Huviveneen päällikkö vastaisi muun muassa siitä, että vesikulkuneuvo on aiottuun matkaan nähden turvallinen, siinä on laissa mainitut varusteet ja matkustavia henkilöitä on ohjeistettu ja että matkustajilla on kelluntavälineet puettuna olosuhteiden niin vaatiessa.

Liikenteen turvallisuusviraston kokoaman vesiliikenteen onnettomuustilaston mukaan vuonna 2016 tapahtui yli 2 000 viranomaisten tietoon tullutta vesiliikenneonnettomuutta, ja näistä yli 1 900 tapahtui huviveneille. Liikenteen turvallisuusviraston ennakkotilastojen mukaan vuosi

2017 oli veneilijöille historian turvallisin. Veneilyonnettomuuksissa menehtyi 33 henkilöä, mikä on reilusti keskivertovuotta vähemmän. Vuonna 2016 veneilyonnettomuuksissa menehtyneitä oli 48.

Yleisin onnettomuustyyppi kaikissa onnettomuuksissa on aluksen vaurioituminen ja kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa kaatuminen tai kallistuma. Yleisin onnettomuuden syy on veneen vaurioituminen ja onnettomuudet johtuvat usein teknisestä viasta ohjauslaitteissa tai kuljetuskoneistossa tai toimintavirheestä. Purjevereiden yleisiä onnettomuustyyppejä ovat veneen vaurioituminen ja karilleajo. Vesiskoottereiden tyypillinen onnettomuustyyppi on aluksien yhteentörmäys.

Tilastotiedot onnettomuuksien vuosittaisista määristä sisältävät vain osan vesiliikenteen onnettomuuksista ja kattavat ainoastaan ne, jotka ovat tulleet viranomaisten tietoon. Sellaisia onnettomuuksia, joita ei viranomaisten tietoon tule, arvioidaan tapahtuvan vuosittain moninkertainen määrä. Onnettomuuksia voidaan välttää erityisesti kiinnittämällä veneilijöiden huomio turvallisuusasenteisiin ja inhimillisten tekijöiden huomioimiseen.

Tilastojen perusteella vuokraveneilyssä sattuu vain vähän onnettomuuksia. Ajanjaksona 2012–2015 vuokraveneille sattui neljä onnettomuutta, joista yksikään ei liittynyt veneen teknisiin ongelmiin. Sen sijaan onnettomuudet ovat liittyneet enemmän veneen käyttöön. On esimerkiksi ajettu olosuhteisiin nähden liian kovaa ja vuokraveneessä ollut asiakas on tästä syystä loukkaantunut. Toisaalta on huomattava, että onnettomuudet eivät välttämättä tilastoidu vuokraveneonnettomuuksina vaan normaaleina huviveneonnettomuuksina. Tämä johtuu siitä, että tilastoissa ei erotella vuokraveneitä ja huviveneitä erillisinä venetyypeinä.

Katsastusvaatimuksen poistaminen kasvattaisi veneen omistajan tai rekisteriin merkityn haltijan roolia veneen turvallisuuden osalta. Ehdotettu lainsäädäntö voisi kuitenkin kehittää vapaaehtoista katsastus- ja koulutustoimintaa. Liikenteen turvallisuusviraston julkaisussa (22/2016) pohditaan, että vapaaehtoisen katsastus- ja koulutustoiminnan edistämiseksi vuokravenetoimijat voisivat luoda oman sertifiointijärjestelmän, jonka käyttö huomioitaisiin vakuutusmaksuissa ja sillä olisi oma tunnettavuusarvonsa.

On arvioitu, ettei katsastusvaatimuksen poistamisella ja lupakirjamenettelyn keventämisellä olisi suurta vaikutusta vuokraveneiden turvallisuuteen, kun otetaan huomioon esitetyn lain muut ehdotukset. Näitä ovat erityisesti kaikkia huviveneitä koskeva päällikkösääntely, liikennesääntöjen ja sanktioiden selkeyttäminen sekä se, että esitetty laki sisältää mahdollisuuden antaa tarkempia määräyksiä vesikulkuneuvon ja vuokraveneen laitteista ja varusteista. Katsastusvaatimusten poistuessa veneiden vaatimustason ei siten arvioida laskevan.

On myös mahdollista, että ehdotettu lainsäädäntö parantaisi vuokravenetoiminnan turvallisuutta digitaalisista palvelukonsepteista tutun asiakaspalvelukäytännön kautta. Vuokravenetoiminnan valvonta voisi tulevaisuudessa osittain perustua käytäntöön, jossa asiakas antaa avointa palautetta vuokravenetoiminnan turvallisuudesta.

5.6 Ympäristövaikutukset

Vuokraustoimintaa koskevien muutosten vaikutukset ympäristöön

On mahdollista, että venevuokraustoiminnan helpottuessa kuluttajat eivät kokisi yhtä tarpeelliseksi omistaa omaa venettä, mikä voisi kasvattaa yksittäisten veneiden käyttöastetta ja vähentää käytössä olevien veneiden lukumäärää. Tämän on arveltu lisäävän ympäristön päästöjä. Vaasan yliopiston toteuttamassa kyselytutkimuksessa ”Open Wave – tutkimus avoimen innovoinnin mahdollisuuksista venealalla: Open Wave -projektin tutkimusraportti” (2013) todetaan kuitenkin, että vuokraamisen vahvistuessa merkittävästi suhteessa veneen omistamiseen, käytäisi osa veneilijöistä todennäköisesti keskimäärin uudenaikaisempaa, ja sitä kautta myös, ympäristöystävällisempää kalustoa. Paremman kaluston käyttöönottoa tukevat myös esitetyn lain veneen vuokraajaa ja päällikköä koskevat säännökset, joissa korostetaan vastuuta veneen kunnosta ja turvallisuudesta aiotulla matkalla.

Ympäristön kannalta ongelmallista voisi olla myös veneilijöiden piittaamattomuus ympäristöstä, mihin viranomaisen tai veneen vuokraajan on vaikea puuttua. Ehdotettu laki sisältää kuitenkin yhä myös mahdollisuuden esimerkiksi kieltää tietyn vesikulkuneuvon käytön ympäristösyistä ja alueellisia kieltoja ja rajoituksia koskevat määräykset. Toisaalta voidaan myös olettaa, että veneilyharrastuksen helpottuessa ihmisten ympäristötuntemus voisi kehittyä, ja veneilyharrastuksen lisääntyminen voisi myös parantaa satamien jätehuoltoa.

5.7 Yhteiskunnalliset vaikutukset

Vaikutukset työllisyyteen

Vuokraustoimintaa koskevien muutosten vaikutukset työllisyyteen

Ehdotetun lain kokonaisuudistuksen vaikutuksia työllisyyteen voi arvioida sen pohjalta, mitä edellä on esitetty vaikutuksista yrityksiin ja viranomaistoimintaa. Esimerkiksi sääntelyn keventämisen aiheuttamia keskeisimpiä muutoksia olisi se, että kynnys veneitä vuokraavien yritysten yritystoiminnan aloittamiseen madaltuisi. Ehdotettu vesiliikennelaki mahdollistaisi veneiden helpomman välityspalvelun ja digitaalisten palvelukonseptien kehittämisen.

Vaikutukset tietoyhteiskuntaan

Liikenne- ja viestintäministeriön 10/2017 julkaiseman Tiekartan mukaan Suomen tavoitteena on olla digitaalisen merenkulun johtava maa, jossa datalla luodaan kilpailuetua ja uusia liiketoimintakonsepteja merenkulun tarpeisiin. Tiekartassa todetaan, että Suomeen rakennetaan elinkeinoelämän vetämää liiketoimintaekosysteemiä automaattilaivoille ja -merenkululle. Tavoitteena on luoda vuoteen 2025 mennessä maailman ensimmäinen miehittämättömän merenkulun tuotteet ja palvelut kehittävä ekosysteemi.

Päällikkösääntelyä koskevien muutosten vaikutukset tietoyhteiskuntaan

Ehdotettu huviveneiden päällikkösääntely helpottaisi sitä, ettei päällikön tarvitsisi välttämättä aina olla itse vesikulkuneuvossa, toisin kuin merilaisissa tarkoitettuna päällikön, mikä voisi edistää veneiden automaation kehittymistä. Se, että vain päätoimiseen, ammattimaiseen vuokravenetoimintaan sovellettaisiin merilakia, mahdollistaisi automaattiveneiden käytön osittain myös ammattimaisessa liikenteessä. Vesiliikenteen automaatiokehitys on ollut viimeisten vuosien aikana erittäin nopeaa. Suomen tavoitteena on olla tämän kehityksen kärjessä ja varmistaa automaati-

tiokehitykselle paras mahdollinen sääntely- ja toimintaympäristö. Ehdotettu sääntely edesauttaisi veneiden automaation kehitystä ja edistäisi Suomen asemaa yhtenä digitaalisen merenkulun kärkimaana.

Vaikutukset yhdenvertaisuuteen

Liikenteen turvallisuusviraston tutkimuksen mukaan yksittäisen veneen käyttö- ja ylläpitokustannukset ovat noin 935 euroa vuodessa. Lisäkustannuksia syntyy vakuutuksista ja veneiden hankintamenoista. Vuokravenetoiminnan lisääntyessä veneilyn aloittamiseen ei tarvita veneen ostamiseen tarvittavaa alkupääomaa. Veneen vuokraaminen vaatii pienempää sitoutumisastetta ja investointeja kuin veneen omistaminen. Ehdotetun lainsäädännön myötä myös niillä kuluttajilla, jotka eivät halua tai joilla ei ole varaa omistaa venettä, on matalampi kynnys aloittaa veneilyharrastus. Vaasan yliopiston toteuttamassa kyselytutkimuksessa ”Open Wave – tutkimus avoimen innovoinnin mahdollisuuksista venealalla: Open Wave – projektin tutkimusraportti” (2013) todetaan, että mahdollisuus veneen kokeiluun nähdään oleellisena ”porttina” veneilyharrastuksen pariin.

Suomessa on muihin maihin nähden paljon veneitä. ECSIP:n raportin mukaan etenkin Pohjoismaissa (Suomi, Ruotsi ja Norja) on paljon omistusveneitä suhteessa muihin Euroopan maihin. Liikenteen turvallisuusviraston raportin (Veneilyn määrä sekä sen taloudelliset ja ympäristövaikutukset Suomessa, 2017) mukaan Suomessa oli vuonna 2016 arviolta n 1,2 miljoonaa vesikulkuneuvoa, joista moottoroituja oli 554 00 ja moottoroimattomia 603 500. Arvion mukaan vesikulkuneuvojen määrä on kasvanut 12 vuodessa 57 prosenttia. Kasvua on tapahtunut etenkin moottoroimattomien veneiden määrässä. Vesikulkuneuvojen tarkkaa määrää on vaikea sanoa, sillä pienimpiä veneitä ei tarvitse rekisteröidä.

Veneilytutkimukset ovat tähän asti olleet kyselytutkimuksia eikä niissä ole selvitetty tarkemmin veneilijöiden sukupuolijakaumaa. Liikenteen turvallisuusviraston käytti tutkimuksissaan sekä puhelinhaastatteluita että internetkyselyä. Puhelinhaastatteluun vastasi yhteensä 2212 henkilöä, jolla on vene käytössä. Vastanneista 1125 oli miehiä ja 175 naisia. Puhelinhaastatteluista vastanneista suurin osa oli iältään 45–74 vuotta. Internetkyselyssä ei kysytty vastaajan sukupuolta. Kyselyyn vastanneista suurin osa oli iältään 35–64 vuotta. Voidaan olettaa, että uudistuksella olisi siten jonkin verran enemmän vaikutusta miesten kuin naisten kannalta.

Esityksen vaikutuksia täydennetään lausuntojen jälkeen.

6 Asian valmistelu ja lausunnot

Esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä yhteistyönä hallinnonalan viranomaisien kanssa. Valmistelussa on hyödynnetty arviomuistiota, joka oli laajalla lausuntokierroksella kesällä 2017.

(Esitys on ollut laajalla lausuntokierroksella)

7 Muita esitykseen vaikuttavia seikkoja

7.1 Esityksen suhde Ahvenanmaan itsehallintoon

Lain soveltaminen Ahvenanmaan maakunnassa määräytyy Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991), jäljempänä itsehallintolaki, perusteella. Valtakunnan lakia sovelletaan myös maa-

kunnassa, jos laissa säädetään asioista, jotka itsehallintolain mukaan kuuluvat valtakunnan lainsäädäntövallan piiriin. Vastaavasti lakia ei sovelleta maakunnassa, jos lainsäädäntövalta lailla säänneltävissä asiaryhmissä kuuluu maakunnalle.

Itsehallintolain 18 §:n 21 kohdan mukaan veneliikennettä ja paikallisen meriliikenteen väyliä koskevat asiat kuuluvat maakunnan lainsäädäntövaltaan. Kauppamerenkulun ja kauppamerenkulun väylien sääntely kuuluu itsehallintolain 27 §:n 13 kohdan mukaan valtakunnan lainsäädäntövaltaan. Itsehallintolain 27 §:n 4 kohdan mukaan valtakunnan lainsäädäntövaltaan kuuluvat myös suhteet ulkovaltoihin eli kansainväliset sopimukset. Valtakunnan lainsäädäntövaltaan kuuluu myös julkinen merioikeus, mukaan lukien ne meriturvallisuutta koskevat määräykset, joista on sovittu Suomen hyväksymässä kansainvälisessä sopimuksessa ja joita Ahvenanmaa noudattaa.

Itsehallintolain 27 §:n 13 kohdan perustelujen mukaan valtakunnan kauppamerenkulkua koskevan lainsäädäntövaltaan kuuluvat merenkulun laivaväen pätevyysasia koskevat asiat. Esitetystä liikennepalvelulain muutosta koskevassa laissa täsmennettäisiin vuokraveneen kuljettajankirjaa koskevia vaatimuksia. Ehdotus liittyy vuokravenetoiminnan luonteen täsmentämiseen osittain kauppamerenkulkuna ja osittain vapaa-ajan veneilynä. Jos vesikulkuneuvoa käytettäisiin pääasiallisesti vuokraveneenä tulonhankkimistarkoituksessa korvausta vastaan, vuokravenetoimintaan sovellettaisiin merilakia ja toimintaan vaadittaisiin pätevyyden osoittaminen vuokraveneen kuljettajankirjan avulla. Muu vuokravenetoiminta olisi tavallista huviveneilyä. Esitetty vesiliikennelaki sisältää huvialuksen päällikön pätevyysvaatimukset. Koska kyseinen pätevyys ei kuulu kauppamerenkulun laivaväkeä koskeviin pätevyysasiin, sen osalta lainsäädäntövalta kuuluu maakunnalle itsehallintolain 18 §:n 14 kohdan opetusta koskevana asiana. Maakunnan lainsäädäntövaltaan kuuluvat myös huviveneilyä koskevat yleiset pätevyysvaatimukset, kuten ikää koskevat vaatimukset.

Valtakunnan lainsäädäntövaltaan kuuluu esitetystä laissa mainittuihin kansainvälisiin sopimuksiin kuten meriteiden sääntöihin sisältyvä sääntely itsehallintolain 27 §:n 4 kohdan mukaan. Maakunnan lainsäädäntövaltaan kuuluu sen sijaan sellainen veneilijän käyttäytymistä erikseen koskeva sääntely, joka ei kuulu julkiseen merioikeuteen kuten merilakiin. Esitetyn lain huviveneitä koskeva päällikkösääntely kuuluu siten maakunnan lainsäädäntövaltaan.

Valtakunnan lainsäädäntövaltaan kuuluu myös kauppamerenkulun väylien väylänpito ja niillä noudatettava sääntely riippumatta vesikulkuneuvon käyttötarkoituksesta. Koska esitetyn lain merenkulun turvalaitteita ja liikennemerkkejä koskeva sääntely kohdistuu sekä huviveneilyyn että kauppamerenkulkuun, lain vesiväylien merkitsemistä ja vesiliikenteen ohjaamista koskeva sääntely kuuluu valtakunnan toimivaltaan.

Maakunnan lainsäädäntövaltaan kuuluu sen sijaan paikallisten, muiden kuin kauppamerenkulun väylien ylläpito ja näillä väylillä käytettävien turvalaitteiden ylläpito sekä kauppamerenkulun väylien ulkopuolisten väylien alueellisia kieltoja ja rajoituksia koskeva sääntely. Samoin maakunnan lainsäädäntövaltaan kuuluu myös paikallisten kanavien ja avattavien siltojen kautta kulkevan liikenteen erityinen sääntely.

Myös esitetyn lain veneiden rekisteröintiä ja tavallisten veneiden ja pienempien vesikulkuneuvojen varusteita ja teknisiä määräyksiä koskeva sääntely kuuluu maakunnan lainsäädäntövaltaan.

7.2 Riippuvuus muista esityksistä

Hallitus on antanut maaliskuussa 2017 eduskunnalle esityksen maakuntien perustamista ja sosiaali- ja terveydenhuollon järjestämisen uudistusta koskevaksi lainsäädännöksi sekä Euroopan paikallisen itsehallinnon peruskirjan 12 ja 13 artiklan mukaisen ilmoituksen antamiseksi (HE 15/2017 vp). Esitykseen sisältyvä maakuntalain 6 § sisältää maakuntien tehtävät ja kyseisen pykälän 1 ja 2 momentissa on liikennealan tehtäviä, jotka osaksi täytäntöön pannaan liikenne- ja viestintäministeriön virastouudistuksen yhteydessä. Lisäksi hallitus antoi eduskunnalle hallituksen esityksen maakuntauudistuksen täytäntöönpanoa sekä valtion lupa- ja valvontatehtävien uudelleenorganisointia koskevaksi lainsäädännöksi (ns. 2-paketti) maaliskuun 2018 alussa (HE 14/2018 vp). Maakuntauudistuksella on vaikutusta erityisesti tämän lain ELY-keskusten toimivaltaan vesiliikenteessä.

Hallitus antoi eduskunnalle esityksen tieliikennelaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi vuonna 2017 (HE 180/2017 vp). Kyseinen laki (xxx/xxxx) sisältää liikennevirhemaksujärjestelmän käyttöönoton, joka on tarkoitus toteuttaa myös tässä ehdotuksessa. Liikennevirhemaksujärjestelmän käyttöönotto edellyttää myös sanktiojärjestelmään liittyvien rekistereiden uudistamista. Rekistereiden uudistamisessa tulee ottaa huomioon sekä tieliikenteen että vesiliikenteen uusi järjestelmä. Koska tieliikennelain uudistus tulee voimaan vasta vuonna 2020, myös tämän esityksen voimaantulo voi olla vasta vuonna 2020.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1 Lakiehdotuksen perustelut

1.1 Ehdotus vesiliikennelaiksi

1 luku. Yleiset säännökset

1 §. Soveltamisala. Pykälä sisältäisi lain soveltamisalan. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että lakia sovellettaisiin vesikulkuneuvoihin ja vesikulkuneuvojen käyttämiseen Suomen vesialueella. Säännös vastaisi pääosin nykyisen vesiliikennelain 2 §:n 1 momenttia. Lisäksi momentissa säädettäisiin, että lakia sovelletaan myös puutavaralauttoihin sekä hinattaviin ja kelluviin esineisiin siten kuin tässä laissa erikseen säädetään. Näitä esineitä ei pidetä vesikulkuneuvoina, mutta niiden käyttöä on säänneltävä muun muassa kanavaliikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden vuoksi.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että lakia sovellettaisiin myös vesiväylien merkitsemiseen, vesiliikenteen ohjaamiseen ja sulkua- ja avokanavilla ja avattavilla silloilla noudatettaviin menettelyihin. Kanavalla tarkoitetaan keinokehoista vesiliikennettä varten rakennettua vesiuomaa. Kanava voi olla sulkulaitteella varustettu sulkukanava, joka yhdistää kaksi vesialuetta, joiden vedenpinnat ovat eri korkeudella. Avokanava on puolestaan ilman sulkulaitetta oleva kanava, joka yhdistää kaksi vesialuetta, joiden vedenpinnat ovat samalla korkeudella.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin siitä, missä tapauksissa lakia sovellettaisiin kauppamerenkulkuun ja siinä käytettäviin vesikulkuneuvoihin. Kauppamerenkululla tarkoitetaan yleensä tavaroiden ja henkilöiden kuljettamista aluksella paikasta toiseen ansiotarkoituksessa. Kauppamerenkulku on määritelty esimerkiksi väylämaksulain (1122/2005) 2 §:n 6 kohdassa siten, että sillä tarkoitetaan aluksella ansiotarkoituksessa suoritettua toimintaa, kuten lastin ja matkustajien

kuljettamista, hinausta, jäänmurtaamista, pyyntiä tai pelastus- ja avustustoimintaa. Lakia sovellettaisiin 3 momentin mukaan kauppamerenkulkuun käytettäviin vesikulkuneuvoihin siltä osin kuin niistä ei erikseen säädetä merilaissa (674/94), alusturvallisuuden valvonnasta annetussa laissa (370/95), aluksen teknisestä turvallisuudesta ja käytöstä annetussa laissa (1686/95), alusliikennepalvelulaissa (623/2005), liikenteen palveluista annetussa laissa (320/2017) tai muualla laissa. Säännös vastaisi pääosin nykyistä vesiliikennelain 2 §:n 2 momenttia. Lisäksi sovellettavien lakien luetteloon lisättäisiin alusturvallisuuslaki, alusliikennepalvelulaki ja liikenteen palveluista annettu laki. Nämä kauppamerenkulkuun sovellettavat lait on annettu nykyisen vesiliikennelain antamisen jälkeen. Pykälän 3 momentissa oleva luettelo ei olisi tyhjentävä, vaan kauppamerenkulkuun sovellettavista laeista mainittaisiin vain tärkeimmät. Näiden lakien lisäksi kauppamerenkulkuun sovelletaan muun muassa laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annettua lakia (1687/2009), laivavarustelakia (1503/2011), alusrekisterilakia (512/1993), eräiden alusten ja niitä palvelevien satamien turvatoimista ja turvatoimien valvonnasta annettua lakia (485/2004) ja laivaväen lääkärintarkastuksista annettua lakia (1171/2010).

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin siitä, mitä muita lakeja sovellettaisiin sellaisiin vesikulkuneuvoihin ja niiden käyttöön, joita ei käytetä kauppamerenkulkuun vaan esimerkiksi huviveneilyyn. Sen mukaan muuhun kuin kauppamerenkulkuun käytettäviin vesikulkuneuvoihin sovellettaisiin tämän lain lisäksi myös merilain 10 a lukua, 11 a lukua ja 16 lukua, huviveneiden turvallisuudesta ja päästövaatimuksista annettua lakia (1712/2015, jäljempänä huvivenelaki), maastoliikennelakia (1710/1995) ja alusliikennepalvelulakia sekä muualla laissa annettuja säännöksiä. Säännöksellä selvennettäisiin erityisesti vesiliikennelain suhdetta merilakiin. Merilaki koskee ensisijaisesti kauppamerenkulkuun käytettäviä vesikulkuneuvoja, mutta tapauskohtaisesti sitä voidaan soveltaa myös muiden vesikulkuneuvojen käyttöön. Merilain 1 luvun 9 §:n mukaan sellaiseen alukseen, jota ei käytetä kauppamerenkulkuun, sovelletaan merilain säännöksiä vain, mikäli ne kulloinkin siihen soveltuvat. Merilain 1 luvun 9 §:n ja sitä edeltäneen, vuoden 1939 merilain 1 luvun 9 §:n yksityiskohtaisissa perusteluissa ei ole täsmennetty, mitkä merilain säännökset voisivat koskea muuhun kuin kauppamerenkulkuun käytettäviä vesikulkuneuvoja. Merilaista voidaan kuitenkin päätellä, että tällaisiin vesikulkuneuvoihin sovelletaan ainakin merilain 10 a lukua (Vastuu aluksen polttoaineen aiheuttamasta pilaantumisvahingosta), 11 a lukua (Vastuu merenkulkuonnettomuudesta aiheutuvan hylyn poistamisesta) ja 16 lukua (Meripelastus).

Tässä momentissa oleva luettelo muista sovellettavista laeista ei olisi tyhjentävä. Näiden lakien lisäksi muuhun kuin kauppamerenkulkuun käytettäviin vesikulkuneuvoihin sovelletaan muun muassa merivahingonlaskijan korvausselvityksestä merivakuutusasioissa annettua lakia (10/1953) ja merivahingonlaskijan toimesta annettua asetusta (121/1936). Lisäksi jos vesikulkuneuvoja käytetään osana kuluttajapalveluiden tarjoamista, voi palveluiden osalta tulla sovellettavaksi kuluttajaturvallisuuslaki (920/2011), jolloin palveluita valvoo Tukes. Vesikulkuneuvoja voidaan käyttää esimerkiksi vesiskootterijaluihin tai kulkuneuvoilla voidaan järjestää safariajeluita. Tukesin valvontaan ei kuitenkaan tällöinkään kuulu esimerkiksi se, täyttääkö palvelussa käytetty vesikulkuneuvo sille säädetyt tekniset ominaisuudet.

Pykälän 5 momentissa säädettäisiin, että vesiliikenteen haittojen ehkäisemiseksi on noudatettava myös, mitä muualla laissa säädetään. Säännös vastaisi pääosin nykyisen vesiliikennelain 1 §:n 2 momenttia. Vesiliikenteen haittojen ehkäisemisestä säädetään merenkulun ympäristönsuojelulaissa (1672/2009), ympäristönsuojelulaissa (527/2014), luonnonsuojelulaissa (1096/1996), jäteläissa (646/2011) ja vesiläissa (587/2011).

Pykälän 6 momentissa säädettäisiin Saimaan kanavan vuokra-alueella sovellettavista, esitetyn lain säännöksistä. Nämä säännökset olisivat voimassa sen lisäksi, mitä Saimaan kanavan alus-

liikenteestä Venäjän kanssa tehdyn sopimuksen voimaansaattamisesta ja sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaan saattamisesta ja sopimuksen soveltamisesta annetun lain voimaantulosta annetussa lain (8/2012, jäljempänä Saimaan kanavaa koskevan sopimuksen) mukaan on noudatettava.

Saimaan kanavaa koskevan sopimuksen 6 artiklan mukaan kaikilla Venäjän federaation lipun alla purjehtivilla aluksilla on esteetön kulku Saimaan kanavan Venäjälle kuuluvalla osalla. Muut alukset, jotka tulevat Suomen tasavallan alueelta tai menevät sinne, saavat kulkea Saimaan kanavan Venäjälle kuuluvan osan kautta sekä Venäjän federaation sisäisillä aluevesillä ja aluemerellä Suomenlahteen johtavilla kanavilla ja väylillä.

Saimaan kanavaa Venäjän federaation alueelle tuleville tai Venäjän federaation alueelta poistuville henkilöille, ajoneuvoille, tavaroille, rahdeille ja eläimille tehdään raja- ja tullitarkastukset sekä tarvittaessa myös muut tarkastukset rajatarkastuspaikalla Venäjän federaation lainsäädännön mukaisesti.

Venäjän sopimuspuoli ei vaadi viisumia kauttakulkuun Venäjän federaation alueen kautta Saimaan kanavaa pitkin Suomen tai kolmansien maiden kansalaisilta, jotka tulevat tai menevät Suomen tasavaltaan tai tasavallasta urheiluun tai vapaa-ajan viettoon käytettävillä aluksilla tai jos he tulevat matkustajina matkustaja-aluksilla pysähtymättä matkan aikana, eikä kauttakulkuun Venäjän federaation alueen kautta Saimaan kanavaa pitkin Suomen tai kolmansien maiden kansalaisilta, jotka tulevat tai menevät Suomen tasavaltaan tai tasavallasta aluksilla, joiden pituus on enintään 24 metriä tai uppoama enintään 30 tonnia ja joita käytetään urheiluun tai vapaa-ajanviettoon.

Saimaan kanavan Venäjälle kuuluvalla osalla kauttakulussa olevat alukset, joiden pituus on enintään 24 metriä tai uppoama enintään 30 tonnia ja joita käytetään urheiluun tai vapaa-ajanviettoon ja joiden suhteen Venäjän sopimuspuoli on suorittanut raja-, tulli- ja muut Venäjän federaation lainsäädännön maahantulolle Venäjän federaatioon määräämät tarkastukset, saavat pysähtyä öisin tai huonoissa sääolosuhteissa. Jos tällaisilla aluksilla kulkevat Suomen ja kolmansien valtioiden kansalaiset nousevat maihin, heidän oleskelunsa sallitaan vuokra-alueella Venäjän federaation lainsäädännön mukaisesti. Sopimuspuolten kanavavaltuutetut määräävät pysähtymispaikat sovittuaan niistä Venäjän sopimuspuolen rajanviranomaisten kanssa.

Saimaan kanavan Venäjälle kuuluvalla osalla sekä Venäjän federaation sisäisillä aluevesillä ja aluemerellä Suomenlahteen johtavilla kanavilla ja väylillä eivät saa kulkea:

- 1) Suomen tasavallan tai kolmansien valtioiden lipun alla purjehtivat sota-alukset,
- 2) Suomen tasavallan tai kolmansien valtioiden lipun alla purjehtivat alukset, jotka kuljettavat sotilaita, aseita, sotatekniikkaa ja puolustusmateriaalia,
- 3) kolmansien valtioiden valtionalukset, jotka eivät harjoita kauppamerenkulkua tai muuta kaupallista alusliikennettä, ellei Venäjän sopimuspuoli ole myöntänyt alukselle kauttakulkulupaa Venäjän federaation lainsäädännön mukaisesti.

Sopimuspuolten kanavavaltuutetut sopivat vuosittain purjehduskauden pituudesta Saimaan kanavalla. Purjehduskauden aikana Saimaan kanava on avoinna alusliikenteelle ympärivuorokautisesti.

Sopimuksen 9 artiklan mukaan Venäjän sopimuspuoli vastaa Suomenlahteen johtavien kanavien ja väylien alusliikenteen ohjauksesta, merenkulun turvalaitteiden kunnossapidosta, mukaan

lukien niiden uusiminen, sekä Suomenlahteen johtavien kanavien mittojen säilyttämisestä alusliikenteen tarpeita vastaavassa kunnossa.

Suomen sopimuspuoli vastaa Saimaan kanavan Venäjälle kuuluvan osan väylien alusliikenteen ohjauksesta, merenkulun turvalaitteiden kunnossapidosta, mukaan lukien niiden uusiminen, sekä väylämittojen säilyttämisestä alusliikenteen tarpeita vastaavassa kunnossa. Artiklassa ei kuitenkaan ole tarkemmin määrätty siitä, millaisia vaatimuksia turvalaitteiden osalta noudatetaan.

Sopimuksen 15 artiklan 3 kohdan mukaan Saimaan kanavan Venäjän puoleisella osalla sovelletaan Suomen vesiliikennettä koskevaa lainsäädäntöä. Sopimuksen voimaan tullessa noudatettiin asetusta kanavien ja avattavien siltojen liikennesäännöistä (512/1991; jäljempänä kanava-asetus).

Saimaan kanavan vuokra-alueella sovellettaisiin sopimuksen lisäksi esitettävän lain 1 luvun yleisiä säännöksiä, 2 luvun 14 §:n 2 ja 3 momentissa tarkoitettuja, kanavassa ohittamista ja ahtaassa kulkuväylässä väistämistä koskevia säännöksiä, saman luvun 16 - 17 §:ssä tarkoitettuja ankkurointia ja kiinnittämistä koskevia säännöksiä ja 18–19 §:n säännöksiä vesikulkuneuvon pysäyttämistä ja matkan keskeyttämisestä sekä 20 §:ssä tarkoitettua vesikulkuneuvon siirtämistä koskevaa säännöstä. Lisäksi sovellettaisiin saman luvun 21 §:n 1 ja 3 - 5 momentissa tarkoitettuja säännöksiä vesikulkuneuvon omistajan ja päällikön velvollisuuksista uponneen, kiinnijääneen tai ajalehtivan vesikulkuneuvon tai sen osan tai muun tavaran suhteen ja 22 §:n säännöksiä päällikön velvollisuuksista vesikulkuneuvon vahingon osalta. Vuokra-alueella noudatettaisiin myös saman luvun 31 §:n 2 momentin äänimerkkejä koskevia säännöksiä, 33 §:n säännöksiä kanavilla noudatettavista menettelyistä, 34 §:n säännöksiä purjeveneellä Saimaan kanavan vuokra-alueella kulkemisesta, 35 §:n säännöksiä nopeusrajoituksista, 36 §:n säännöksiä ilmoitusvelvollisuudesta ja 37 §:n säännöksiä tupakoinnista ja avotulen käsittelystä sekä 38 §:n säännöksiä liikenteen pysähtymisestä ja hidastumisesta ja 39 §:n 2 momentin säännöksiä lupamaksuista. Saimaan kanavan vuokra-alueella noudatettaisiin myös 4 luvun vesiväylien merkitsemistä ja vesiliikenteen ohjaamista koskevia säännöksiä Kyseiset säännökset vastaavat pääosin edellä mainitun asetuksen säännöksiä.

2 §. *Vesikulkuneuvon käyttö pääasiallisesti vuokraveneenä.* Pykälässä säädettäisiin, että silloin, kun vesikulkuneuvoa käytetään pääasiallisesti vuokraveneenä tulonhankkimistarkoituksessa korvausta vastaan, vuokravenetoimintaan sovellettaisiin merilakia.

Säännöksessä vuokraveneellä tarkoitettaisiin 3 §:ssä olevan vuokraveneen määritelmän mukaisesti miehitettynä huvikäyttöön vuokralle tarjottavaa vuokraveneettä.

Pykälä selkeyttäisi rajanvetoa siitä, millaista vuokravenetoimintaa tulisi pitää kaupparenkulkuna. Pykälässä mainittuun vuokravenetoimintaan voitaisiin soveltaa kaikkea sitä merilain sääntelyä, jota kyseisen lain mukaan voidaan yleisesti soveltaa korkeintaan 12 matkustajalle tarkoitettujen vesikulkuneuvojen käyttöön. Tällaiseen vuokravenetoimintaan voitaisiin soveltaa muun muassa merilain päällikkösääntelyä ja rangaistussäännöksiä.

Säännöstä sovellettaisiin ammattimaiseen, miehitettyyn vuokravenetoimintaan, jos venettä käytettäisiin pääasiallisesti vuokraveneenä. Jos toiminta olisi satunnaista tai jos vuokrattavaa venettä käytettäisiin pääasiallisesti esimerkiksi omaan vapaa-ajan käyttöön, aatteellisten yhdistysten koulutukseen tai meripelastustoimintaan, vuokravenetoiminta olisi rinnastettavissa huviveneilyyn ja siihen sovellettaisiin tätä lakia mukaan lukien tämän lain päällikköä ja rangaistuksia koskevaa sääntelyä. Jos toiminta olisi ammattimaista, muttei pääasiallista, siihen voitaisiin silti soveltaa myös alempaa promillerajaa vesiliikennejuopumuksen osalta.

3 §. Määritelmät. Pykälä sisältäisi lain kannalta keskeiset määritelmät.

Pykälän 1 momentin 1 kohdassa määriteltäisiin vesikulkuneuvo. Vesikulkuneuvoja olisivat nykyiseen tapaan muun muassa huviveneet, huvialukset, vesiskootterit ja saunalaumat. Määritelmää muutettaisiin verrattuna voimassa olevaan lakiin. Voimassa olevassa laissa vesikulkuneuvolla tarkoitetaan veteen tukeutuvaa ja vesillä liikkumiseen tarkoitettua kulkuvälinettä ja laitetta. Määritelmää muutettaisiin siten, että vesikulkuneuvolla tarkoitettaisiin veteen tukeutuvaa ja vesillä liikkumiseen käytettävää alusta, kulkuneuvoa ja välinettä. Määritelmää muutettaisiin, jotta vesiliikennelakia voitaisiin soveltaa myös sellaisiin kulkuneuvoihin, joita ei ole alun perin lainkaan tarkoitettu vesillä liikkumiseen, kuten esimerkiksi moottorikelkkoihin. Vaikka moottorikelkkoja ei ole tarkoitettu vesillä liikkumiseen, niitä on kuitenkin käytetty siihen ja niillä on yritetty ylittää myös Suomenlahtea. Valvontaviranomaisten olisi voitava puuttua myös tällaisten kulkuneuvojen käyttämiseen vesillä, koska ne voivat vaarantaa turvallisuutta. Määritelmään lisättäisiin myös, että se kattaa alukset, koska vesikulkuneuvon käsite on laajempi kuin useissa muissa säädöksissä mainittu alus. Vaikka esimerkiksi meriteiden säännöissä mainittu aluksen määritelmä on laaja ja kattaa monenlaiset kulkuvälineet soutuveneestä vesitasoon, ei sekään kata esimerkiksi moottorikelkkoja. Vesikulkuneuvon käsite olisi siten hyvin laaja. Lisäksi vesikulkuneuvon määritelmässä sana laite korvattaisiin sanalla väline. Väline on laajempi käsite kuin laite ja tämä muutos tukisi erityisesti valvonnan kannalta sitä, että kaikkien vesillä liikkumiseen käytettävien välineiden turvallisuuteen voitaisiin tarvittaessa puuttua. Vesikulkuneuvoihin eivät kuitenkaan kuuluisi esimerkiksi rannalla käytettävät välineet, kuten uimapatjat. Sen sijaan esimerkiksi polkuveneet katsottaisiin vesikulkuneuvoiksi, koska niitä voidaan käyttää muuallakin kuin rannan välittömässä läheisyydessä. Vesikulkuneuvoihin eivät kuuluisi myöskään veneen perässä vedettävät vesiurheiluvälineet, kuten vesisukset, eivätkä vesilelut.

Momentin 2 kohdassa määriteltäisiin huvivene. Sillä tarkoitettaisiin tyypistä, käyttö- tai työntövoimasta riippumatta urheiluun tai vapaa-ajan viettoon tarkoitettua vesikulkuneuvoa, vesiskootteria lukuun ottamatta, jonka rungon pituus on vähintään 2,5 ja enintään 24 metriä. Määritelmä vastaisi huviveneelaissa olevaa huviveneen määritelmää.

Momentin 3 kohdassa määriteltäisiin huvialus, jolla tarkoitettaisiin urheiluun tai vapaa-ajan viettoon käytettävää alusta, jonka rungon pituus sovellettavien yhdenmukaistettujen standardien mukaan mitattuna on yli 24 metriä ja jonka bruttovetoisuus on alle 500. Määritelmä vastaisi alusturvallisuuslaissa olevaa huvialuksen määritelmää, mutta siinä viitattaisiin urheiluun tai vapaa-ajan viettoon tarkoitettun aluksen sijasta urheiluun tai vapaa-ajan viettoon käytettävään alukseen, koska joitain aluksia ei ole alun perin tarkoitettu urheiluun tai vapaa-ajan viettoon mutta käytetään tällaisessa tarkoituksessa.

Momentin 4 kohdassa määriteltäisiin vuokravene. Vuokraveneellä tarkoitettaisiin huvikäyttöön vuokralle miehitettynä tarjottavaa vesikulkuneuvoa, joka kuljettaa muussa kuin säännöllisessä liikenteessä enintään 12 matkustajaa ja jonka rungon pituus on vähintään 2,5 ja enintään 24 metriä; sillä ei kuitenkaan tarkoitettaisi purjevenettä, jonka rungon pituus on valmistajan ilmoituksen mukaan alle 5,5 metriä, moottorilla varustettua vesikulkuneuvoa, jonka moottoriteho on moottorin valmistajan ilmoituksen mukaan alle 15 kilowattia ja jonka rungon pituus on valmistajan ilmoituksen mukaan alle 5,5 metriä, vesiskootteria eikä soutuvenettä. Määritelmä vastaisi pääosin laivaväkiläissa olevaa vuokraveneen määritelmää. Vuokraveneenä pidettäisiin vain miehitettyä vuokraveneettä. Huviveneelain soveltamisalan mukaiset vähimmäis- ja enimmäispituudet säilytettäisiin vuokraveneiden osalta ennallaan ja ne lisättäisiin määritelmään. Näin ollen yli 24 metrin pituiset kaupallisessa käytössä olevat vesikulkuneuvot jäisivät yhä alusturvallisuuslain soveltamisalaan. Huvialukset, joita käytetään kaupallisesti, katsastetaan joko lasti- tai matkustaja-aluksiksi ja sitä kautta ne tulevat alusturvallisuuslain piiriin.

Momentin 5 kohdassa määriteltäisiin vesiskootteri, jolla tarkoitettaisiin urheiluun tai vapaa-ajan viettoon tarkoitettua vesikulkuneuvoa, jonka pituus on alle 4 metriä ja jossa on moottori, jonka pääasiallinen työntövoiman lähde on vesisuihkupumppu ja joka on suunniteltu sillä tavalla, että sitä käyttävät henkilöt istuvat, seisovat tai ovat polvillaan rungon päällä. Määritelmä vastaisi huvivenelaissa olevaa vesiskootterin määritelmää.

Momentin 6 kohdassa määriteltäisiin yleinen kulkuväylä. Yleinen kulkuväylä on vesiväylä, joka on tarpeen pitää avoimena yleistä vesiliikennettä varten ja joka määrätty julkiseksi kulkuväyläksi tai yleiseksi paikallisväyläksi vesilain (587/2011) mukaan. Julkinen kulkuväylä määrätään Liikenneviraston hakemuksesta ja yleinen paikallisväylä muiden tahojen hakemuksesta. Muita tahoja ja siten myös yleisten paikallisväylien ylläpitäjiä ovat yleisimmin kunnat ja teollisuuslaitokset. Yleiseksi kulkuväyläksi määrääminen rajoittaa muiden vesistön käyttömuotojen oikeuksia toimia kulkuväylän vesialueella. Käytännössä kulkuväylä varataan vesilain mukaisessa menettelyssä vesiliikenteen käyttöön.

Momentin 7 kohdassa määriteltäisiin yleisen kulkuväylän ylläpitäjä. Yleisen kulkuväylän ylläpitäjä on se, jolla kulkuväyläksi määräämistä koskevan päätöksen perusteella on oikeus kulkuväylän rakentamiseen tai parantamiseen.

Momentin 8 kohdassa määriteltäisiin yksityinen kulkuväylä, jolla tarkoitetaan muuta kuin vesilain mukaista yleistä kulkuväylää tai valtaväylää. Yksityisellä kulkuväylällä ei näin ollen ole muihin vesistön käyttömuotoihin nähden erityisoikeuksia väyläalueeseen.

Momentin 9 kohdassa määriteltäisiin alus. Määritelmä vastaisi alusturvallisuuslaissa olevaa aluksen määritelmää. Alus olisi tarpeen määritellä erikseen tässä laissa, koska aluksen määritelmä on suppeampi verrattuna vesikulkuneuvon määritelmään. Aluksen määritelmän mukaan aluksella tarkoitetaan vesillä liikkumiseen tarkoitettua kulkuvälinettä. Vesikulkuneuvon määritelmä sen sijaan kattaa myös sellaiset kulkuneuvot, joita ei ole tarkoitettu vesillä liikkumiseen kuten esimerkiksi moottorikelkat.

Momentin 10 kohdassa määriteltäisiin meriteiden säännöt. Meriteiden säännöillä tarkoitettaisiin kansainvälisistä säännöistä yhteentörmäämisen ehkäisemiseksi merellä vuonna 1972 tehtyä kansainvälistä yleissopimusta (SopS 30/1977, COLREG-yleissopimus). Määritelmä vastaisi alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain meriteiden sääntöjen määritelmää. Määritelmä on tarpeen lisätä tähän lakiin, koska lakiin lisätään liikennesääntöjä ja useimmat niistä ovat peräisin meriteiden säännöistä.

Momentin 11 kohdassa määriteltäisiin ankkurointi. Ankkuroinnilla tarkoitettaisiin vesikulkuneuvon kiinnittämistä poijuun tai paaluun tai ankkurilla pohjaan taikka maihin ilman vesikulkuneuvon kiinnitystä laituriin.

Momentin 12 kohdassa määriteltäisiin valot. Valoilla tarkoitettaisiin vesikulkuneuvon kulussa tai ankkuroinnissa aluksen tunnistamisen kannalta tarpeellisia valoja.

Momentin 13 kohdassa määriteltäisiin merkkikuviot. Merkkikuvioilla tarkoitettaisiin vesikulkuneuvon käyttämiä merkkejä, jotka ilmaisevat vesikulkuneuvon tehtävää tai rajoittunutta ohjailukykyä. Merkkikuvioiden määritelmä otettaisiin lakiin uutena käsitteenä, koska lakiin tulee merkkikuvioita koskevaa sääntelyä, joka perustuu meriteiden sääntöihin. Vesikulkuneuvon ohjailukyky voi olla rajoitettu, jos sillä tehdään sen luonteista työtä, että ohjailukyky on rajoittunut, eikä sitä voi ohjailu meriteiden sääntöjen mukaan eikä se kykene väistämään muita aluksia. Ohjailukykyyn ollessa rajoittunut vesikulkuneuvon on näytettävä meriteiden sääntöjen mukaisia merkkikuvioita tai valoja.

Momentin 15 kohdassa määriteltäisiin lossi. Lossilla tarkoitetaan ohjausköyden tai sitä korvaavan Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymän muun laitteiston ohjaamaa lauttaa. Määritelmä vastaisi liikenteen palveluista annetussa laissa olevaa lossin määritelmää.

Momentin 16 kohdassa määriteltäisiin ahdas kulkuväylä. Ahtaalla kulkuväylällä tarkoitettaisiin sisäisillä kulkuvesillä olevaa kulkuväylää kuten kanavaa, jossa kaksi vesikulkuneuvoa ei voi sivuuttaa toisiaan ilman vaaraa. Sisäiset kulkuvedet on määritelty lain 2 luvun 10 §:n 2 momentissa. Myös meriteiden säännöissä on määritelty ahdas kulkuväylä, mutta niissä merkitys on erilainen. Oikeuskäytännössä vakiintuneen tulkinnan mukaan meriteiden säännöissä tarkoitettuja ahtaita kulkuväyliä ovat Suomen aluevesillä olevat merenkulun turvalaittein merkityt väylät niiden leveydestä riippumatta.

Momentin 17 kohdassa määriteltäisiin pituus. Sillä tarkoitettaisiin vesikulkuneuvon rungon pituutta, lukuun ottamatta 2 luvun säännöksiä, joissa pituudella tarkoitettaisiin vesikulkuneuvon suurinta pituutta. Tämän lain 2 luvussa säädetäisiin vesiliikenteen säännöistä, jotka perustuvat meriteiden sääntöihin. Meriteiden säännöissä pituudella tarkoitetaan vesikulkuneuvon suurinta pituutta.

4 §. Oikeus liikkua vesialueella. Pykälässä säädettäisiin oikeudesta liikkua vesialueella. Säännös vastaisi pääosin nykyisen vesiliikennelain 4 §:ää, mutta siinä aukaistaisiin vesilain 2 luvun 3 §:n sisältöä. Säännöksen mukaan jokaisella olisi oikeus kulkea, ankkuroida tilapäisesti, uittaa puutavaraa ja uida vesistössä siten kuin vesilain kyseisessä pykälässä säädetään, jollei vesiliikennelaista muuta johdu. Oikeutta vesillä liikkumiseen voitaisiin siten rajoittaa esimerkiksi tämän lain 5 luvussa tarkoitettulla alueellisella kiellolla tai rajoituksella tai siinä tarkoitettulla vesikulkuneuvotyypillä koskevalla kiellolla tai rajoituksella.

5 §. Vesikulkuneuvon käyttäjän yleiset velvollisuudet. Pykälä sisältäisi yleisen säännöksen vesikulkuneuvolla liikuttaessa ja sitä muuten käytettäessä noudatettavasta huolellisuudesta ja varovaisuudesta. Vesikulkuneuvon käyttäjä ei saisi häiritä tai vaikeuttaa toisten liikkumista vesillä eikä aiheuttaa näille vaaraa tai vahinkoa. Vesillä liikkuja tai vesikulkuneuvon käyttäjä ei myöskään saisi aiheuttaa vaaraa luonnolle tai muulle ympäristölle eikä merkittävää tai tarpeetonta haittaa tai häiriötä luonnolle tai muulle ympäristölle, kalastukselle tai luonnon virkistyskäytölle tai muulle yleiselle tai yksityiselle edulle esimerkiksi tyhjäkäyttämällä moottoria tarpeettomasti. Pykälä vastaisi muilta osin nykyisen vesiliikennelain 5 §:n 1 momenttia, mutta se ei kuitenkaan koskisi jokaista vesillä liikkujaa vaan vain vesikulkuneuvolla liikkujaa ja sen käyttäjää. Lisäksi pykälään lisättäisiin vesikulkuneuvon käyttäjälle yleinen velvollisuus osallistua kykynsä mukaan pelastustoimiin sekä muihin toimenpiteisiin, joihin onnettomuus- tai vaaratilanne antaa aiheutta.

Vesillä liikkujan velvollisuudesta osallistua pelastustoimiin säädetään meripelastuslaissa (1145/2001). Meripelastuslain 10 §:ssä säädetään velvollisuudesta osallistua meripelastustoimeen. Sen 1 momentin mukaan jokaisen on viipymättä välitettävä vaaratilannetta koskevat ilmoitukset ja tiedonannot sekä ilmoitettava sitä koskevat havainnot ja toimenpiteet asianomaiselle meripelastuksen johtokeskukselle. Sen 2 momentissa säädetään, että se, joka tietää toisen olevan vaarassa merellä, on velvollinen, jos se häntä itseään tai muita kohtuuttomaan vaaraan saattamatta on mahdollista, ryhtymään oma-aloitteisesti tilanteen edellyttämiin tarpeellisiin ja mahdollisiin toimiin vaarassa olevan pelastamiseksi. Sen 3 momentissa säädetään, että meripelastusjohtajan määräyksestä on jokainen työkykyinen henkilö, joka oleskelee vaara- tai onnettomuusalueella taikka sen läheisyydessä, velvollinen, jos se on merellä vaarassa olevien ihmisten etsimiseksi tai pelastamiseksi välttämätöntä, avustamaan meripelastustoimen tehtävässä,

jollei pätevä syy ole esteenä. Erityisestä syystä voidaan muuallakin oleskeleva henkilö velvoittaa avustamaan meripelastustoimen tehtävässä. Kyseisessä 3 momentissa säädetään myös kiellosta poistua tehtävästä ennen luvan saamista.

Vesillä liikkujan velvollisuudesta osallistua pelastustoimiin säädetään myös pelastuslaissa (379/2011). Pelastuslain 3 §:ssä säädetään yleisestä toimintavelvollisuudesta. Sen mukaan jokainen, joka huomaa tai saa tietää tulipalon syttyneen tai muun onnettomuuden tapahtuneen tai uhkaavan eikä voi heti sammuttaa paloa tai torjua vaaraa, on velvollinen viipymättä ilmoittamaan siitä vaarassa oleville, tekemään hätäilmoituksen sekä ryhtymään kykynsä mukaan pelastustoimenpiteisiin.

Lisäksi pelastuslain 37 §:ssä säädetään velvollisuudesta osallistua pelastustoimintaan. Sen mukaan pelastustoiminnan johtajalla on oikeus määrätä palo- ja onnettomuuspaikalla tai sen läheisyydessä oleva työkykyinen henkilö, jolla ei ole pätevää syytä esteenä, avustamaan pelastustoiminnassa, jos tämä on ihmisen pelastamiseksi tai onnettomuuden torjumiseksi välttämätöntä. Pelastusviranomaisella on vastaavassa tilanteessa oikeus, jos tilanteen hallitseminen ei muuten ole mahdollista, määrätä onnettomuuskunnassa oleskelevia työkykyisiä henkilöitä viipymättä saapumaan palo- tai onnettomuuspaikalle ja avustamaan pelastustoiminnassa. Tehtävästä on oikeus kieltäytyä vain pätevistä syistä. Sen 3 momentissa säädetään 1 momentissa tarkoitetun määräyksen voimassaolosta ja oikeudesta saada todistus pelastustyöhön osallistumisesta ja sen 4 momentissa säädetään kiellosta lähteä palo- tai onnettomuuspaikalta ennen luvan saamista.

Rikoslain 21 luvun 15 §:ssä säädetään pelastustoimen laiminlyöntiä koskevasta rangaistuksesta.

6 §. *Vesikulkuneuvon kuljettajaa, päällikköä ja luovuttajaa koskevat yleiset vaatimukset.* Pykälässä säädettäisiin siitä, millä edellytyksillä vesikulkuneuvoa saa kuljettaa, ohjailla ja hallita, sekä siitä, kenelle vesikulkuneuvon saa luovuttaa. Lähtökohtaisesti vaatimukset olisivat samat kuin voimassa olevan vesiliikennelain 6 ja 7 §:ssä, mutta niihin tehtäisiin täsmennyksiä.

Pykälän 1 momentin mukaan vesikulkuneuvoa saisi kuljettaa, ohjailla ja hallita vain henkilö, jolla on olosuhteisiin nähden tarvittava ikä, kyky ja taito. Vaatimukset koskisivat kaikkia vesikulkuneuvoja. Ne koskisivat paitsi kuljettajaa myös henkilöä, joka ohjailisi tai hallitsisi vesikulkuneuvoa. Tämä olisi yhdenmukaista pykälän 2 momentissa ehdotetun päällikkösääntelyn periaatteiden kannalta. Pykälässä olisi myös voimassa olevaa vesiliikennelakia vastaava säännös siitä, että rekisteröitävää moottorilla varustettua vesikulkuneuvoa saa ohjailla tai hallita vain henkilö, joka on täyttänyt 15 vuotta. Ohjailu on laajempi käsite kuin ohjauslaitteiden käyttäminen. Vesikulkuneuvon ohjauslaitteita (kuten ruoria tai peräsintä) käyttävää henkilöä kutsutaan yleensä kuljettajaksi. Vesikulkuneuvon ohjailusta voi kuitenkin vastata toinenkin henkilö kuin se, joka käyttää ohjauslaitteita. Ohjailulla tarkoitetaan kokonaisvaltaisempaa vastuuta vesikulkuneuvon turvallisesta kulusta. Ohjailusta vastaava henkilö voi esimerkiksi antaa ohjeita ohjauslaitteita käyttävälle henkilölle ja kertoa hänelle, mihin suuntaan vesikulkuneuvoa kuljetaan. Rekisteröitävän moottorikäyttöisen vesikulkuneuvon ohjauslaitteita voisi käyttää eli sitä voisi kuljettaa myös alle 15-vuotias henkilö, joka opettelee sen käyttämistä. Tällöin jonkun muun olisi kuitenkin vastattava vesikulkuneuvon varsinaisesta ohjailusta eli sen kokonaisvaltaisesta turvallisesta kulusta. Vesikulkuneuvon hallinta taas viittaisi paitsi kokonaisvaltaiseen vastuuseen sen kulusta myös muuhun kuin varsinaiseen ohjailuun kuten vastuuseen veneen kiinnittämisestä. Automatisoitua vesikulkuneuvoa voitaisiin hallita myös ilman, että sitä ohjailaan vesikulkuneuvossa.

Pykälän 2 momentin säännös olisi uusi. Sen mukaan vesikulkuneuvon kulusta ja turvallisuudesta vastaisi vesikulkuneuvon päällikkö, jollei merilain 6 luvusta muuta johdu. Voimassa olevassa vesiliikennelaissa ei ole säännöksiä päälliköstä. Pykälän päällikköä koskeva määritelmä

koskisi muuta kuin kauppamerenkulkua. Kauppamerenkulun osalta päälliköstä säädetään merilaisissa ja liikenteen palveluista annetussa laissa (320/2017), jossa on vaatimukset päällikön pätevyydestä ja iästä. Lakiesityksessä ehdotetaan vapaa-ajan veneilyyn osittain vastaavaa päällikkyyssääntelyä kuin merilaisissa, mutta vaatimukset olisivat kevyemmät. Säännöksen mukaan päällikkö olisi kuljettaja tai käyttäjä taikka muu henkilö, joka tosiasiallisesti ohjailee tai hallitsee vesikulkuneuvoa eli vastaa tosiasiallisesti vesikulkuneuvon kulusta. Lisäksi säädettäisiin siitä, että jos olisi epäselvää, kuka vastaa kulusta ja turvallisuudesta, päälliköksi katsottaisiin viime sijassa vesikulkuneuvon omistaja tai liikenneasioiden rekisteriin merkitty haltija. Liikenneasioiden rekisteriin merkityn haltijan käsite on tarpeen, koska vesikulkuneuvo voi olla tosiasiallisesti myös esimerkiksi rahoituslaitoksen omistuksessa, mutta se ei voi toimia päällikkönä.

Pykälän 3 momentin mukaan vesikulkuneuvoa ei saisi luovuttaa sellaisen henkilön kuljettavaksi, ohjailtavaksi tai hallittavaksi eikä vuokrata sellaiselle henkilölle, jolla ei ole siihen 1 momentissa edellytettyä ikää, kykyä ja taitoa. Säännös vastaisi osittain nykyistä vesiliikennelain pykälää.

Pykälän 4 momentti olisi uusi säännös. Sen mukaan kuljetettavaksi, ohjailtavaksi tai hallittavaksi luovutetun tai vuokratun vesikulkuneuvon luovuttaja vastaisi siitä, että vesikulkuneuvo olisi luovutushetkellä kyseiselle vesialueelle ja siihen liittyviin olosuhteisiin nähden rakenteeltaan, kunnoltaan ja muilta ominaisuuksiltaan turvallinen siten kuin 6 luvun 107 §:ssä säädetään. Vesikulkuneuvon luovuttaja ja vuokranantaja vastaisi siis lähtökohtaisesti vesikulkuneuvon turvallisuudesta vain luovutushetkellä ja siihen vesialueeseen nähden, jolla on tarkoitus liikkuu. Säännöksellä on tarkoitus selkeyttää eri tahojen vastuita vesikulkuneuvon luovuttamiseen liittyen. Vesikulkuneuvon luovuttaja ei voisi vastata vesikulkuneuvon turvallisuudesta kaikissa mahdollisissa olosuhteissa ja matkoilla, joita vuokraaja päättää myöhemmin tehdä. Momentissa todettaisiin myös, että luovuttajan tulisi antaa vesikulkuneuvon vastaanottajalle riittävä opastus vesikulkuneuvon turvalliseen käyttöön. Säännös on tärkeä kuluttajaturvallisuuden kannalta. Vuokraustilanteessa vesikulkuneuvon tulevan päällikön vastuu määräytyisi tämän luvun 7 §:n mukaisesti.

7 §. Päällikön yleinen vastuu. Pykälässä säädettäisiin päällikön yleisestä vastuusta. Säännös olisi uusi. Säännökseen on otettu mallia merilain 6 luvun vastaavista säännöksistä, joissa säädetään päällikön velvollisuuksista kauppamerenkulussa.

Pykälän 1 kohdan mukaan päällikön olisi huolehdittava siitä, että vesikulkuneuvo olisi aiottuun matkaan ja olosuhteisiin nähden rakenteeltaan, kunnoltaan ja muilta ominaisuuksiltaan turvallinen siten kuin 6 luvun 107 §:ssä säädetään ja että se olisi asianmukaisesti miehitetty. Vesikulkuneuvo olisi matkaan ja olosuhteisiin nähden turvallinen esimerkiksi silloin, kun se olisi CE-merkitty vesikulkuneuvo ja olosuhteet (tuuli ja merkitsevä aallonkorkeus), joissa sitä käytetään, vastaisivat korkeintaan kyseisen vesikulkuneuvon suunnitteluluokassa määritellyjä olosuhteita, ja silloin, kun se on kuormattu tasaisesti eikä sen maksimikuormaa, maksimihenkilömäärää ja maksimikonetehoa ole ylitetty. Myös vesikulkuneuvon rakenteet ja kunto olisi otettava huomioon turvallisuutta arvioitaessa. Asianmukaisella miehityksellä tarkoitettaisiin sitä, että vesikulkuneuvossa on riittävä määrä sellaisia henkilöitä, joilla on 1 luvun 6 §:ssä tarkoitettu olosuhteisiin nähden tarvittava ikä, kyky ja taito. Esimerkiksi lyhyillä matkoilla ja lähialueella voi riittää, että yhdellä miehistön jäsenistä on olosuhteisiin nähden tarvittava ikä, kyky ja taito ja silloin, kun kyse on huvialuksesta, lisäksi kansainvälinen huviveneenkuljettajankirja. Jos vesikulkuneuvolla lähdetään kauemmas, voi olla tarpeen, että vesikulkuneuvossa on useampi henkilö, joka täyttää nämä vaatimukset, jotta vesikulkuneuvon ohjailu ei ole yhden henkilön varassa. Avomeriolosuhteissa olisi lähtökohtaisesti hyvä, että vesikulkuneuvossa olisi kaksi osaavaa henkilöä, jos toinen jostain syystä tulee toimintakyvyttömäksi.

Pykälän 2 kohdan mukaan päällikön tulisi myös huolehtia siitä, että vesikulkuneuvossa olevia henkilöitä on ohjeistettu riittävällä tavalla vesikulkuneuvossa toimimisesta. Ohjeistus voisi koskea esimerkiksi pelastusliivien sijoitusta ja käyttöä. Ohjeistuksen riittävyys on arvioitava kusakin tapauksessa erikseen ja se riippuisi muun muassa vesikulkuneuvon tyypistä, matkan pituudesta ja vesikulkuneuvossa olevien henkilöiden iästä tai tottumuksesta liikkua vesillä. Ohjeistamisella voidaan tarkoittaa myös vain huomauttamista silloin kun esimerkiksi vesikulkuneuvossa oleva henkilö nousee pienessä veneessä seisomaan kesken matkan.

Pykälän 3 kohdan mukaan päällikön olisi myös huolehdittava siitä, että vesikulkuneuvossa olisi tarvittavat varusteet, ne olisivat kunnossa ja helposti saatavilla. Tarvittavista varusteista säädettäisiin jäljempänä lain 6 luvun 108 §:ssä ja niistä voitaisiin määrätä tarvittaessa sen nojalla annettavassa määräyksessä. Päällikön olisi huolehdittava siitä, että varusteet ovat kunnossa, ja tämän varmistamiseksi hänen tulisi säännöllisesti tarkistaa varusteiden kunto. Päällikön tehtävänä olisi myös huolehtia siitä, että varusteet olisivat helposti saatavilla. Tällä tarkoitetaan yleisesti sitä, että varusteet saadaan käyttöön ilman erillisiä apuvälineitä, kuten esimerkiksi avainta tai ruuvitalttaa. Esimerkiksi pelastusliivit, eivät saisi olla matkan aikana lukkojen takana laatikossa vaan niiden pitäisi olla sellaisessa paikassa, josta ne ovat nopeasti päälle puettavissa.

Pykälän 4 kohdan mukaan päällikön tulisi myös huolehtia siitä, että vesikulkuneuvossa olisi käytettävissä asianmukaisia merikarttoja ja merenkulkujulkaisuja, jos aiottu matka edellyttää reittisuunnittelua matkan pituuden tai muun vastaavan syyn tai olosuhteen johdosta. Asianmukaisilla merikartoilla tarkoitetaan joko merikarttaviranomaisen julkaisemia tai sen auktorisoimana julkaistuja painettuja tai elektronisia merikarttoja, joiden ajantasaisuudesta on huolehdittu. Merenkulkujulkaisuilla tarkoitetaan viranomaisen julkaisemia, merikarttaa muun muassa karttakorjauksin täydentäviä ja reitin suunnittelua palvelevia julkaisuja. Asiakirjojen tulisi olla käytettävissä aina sellaisilla matkoilla, jotka edellyttävät reitin suunnittelua, kuten pitemmällä matkoilla tai kuljettaessa tuntemattomilla vesillä. Niitä ei tarvitsisi olla vesikulkuneuvossa mukana esimerkiksi jatkuvasti toistuvilla lyhyillä matkoilla mökkisaareen tai kalastuksessa tällaisella lähialueella.

Päällikön olisi pykälän 5 kohdan mukaan huolehdittava siitä, että vesikulkuneuvossa olevilla henkilöillä olisi jäljempänä 6 luvun 108 §:n 1 momentin 1 kohdassa tarkoitetut kelluntavälineet puettuina sään, aallokon, vesikulkuneuvon kunnan tai muiden olosuhteiden niin edellyttäessä. Kelluntavälineillä tarkoitettaisiin 6 luvun 108 §:n 1 momentin 1 kohdassa mainittuja pelastusliivejä, kelluntapakineita ja pelastuspukuja. Vastuu kelluntavälineiden käytöstä olisi päälliköllä. Olosuhteet, joissa kelluntavälineitä tulisi käyttää, jäisivät päällikön arvioitavaksi, mutta päällikön olisi aina otettava huomioon erityisesti sää, kuten vallitseva tuuli, aallonkorkeus ja vesikulkuneuvon kunto. Muita olosuhteita, joita arvioinnissa olisi otettava huomioon, olisivat esimerkiksi käytettävän vesikulkuneuvon tyyppi ja kulkunopeus. Vesikulkuneuvo voi olla purje- tai moottorikäyttöinen, rakenteeltaan avoin tai katettu tai jotain näiden väliltä, uppouma- tai liukuvarunkoinen tai puoliliukuva. Nämä ja monet muut ominaisuudet vaikuttavat vesikulkuneuvon käyttäytymiseen eri olosuhteissa ja siten myös kelluntavälineiden käytön tarpeeseen. Olosuhteilla, joita päällikön tulee ottaa huomioon voisivat myös olla esimerkiksi huonontunut näkyvyys tai matkustajan huono kunto tai muu olosuhde, johon liittyy turvallisuusriski vesikulkuneuvossa olijolle. Myös vesikulkuneuvon vaurioituminen matkan aikana voi muuttaa olosuhteet sellaisiksi, että vesikulkuneuvossa olevilla henkilöillä tulee olla kelluntavälineet päälle puettuina. Onnettomuustilanteissa, joissa henkilövahinkoja sattuu, päällikön vastuu kelluntavälineiden käytöstä tai käyttämättä jättämisestä arvioidaan todennäköisesti joka tapauksessa jälkikäteen.

Pykälän 6 kohdassa edellytettäisiin, että päällikkö huolehtisi siitä, että vesikulkuneuvossa olisi tarvittavat asiakirjat. Tarvittavilla asiakirjoilla tarkoitettaisiin ainakin tämän lain 3 luvun 41

§:ssä säädettyä pätevyyskirjaa, 7 luvun 117 §:n mukaista vesikulkuneuvon rekisteröintitodistusta ja 7 luvun 1119 §:n mukaista todistusta koetunnuksesta.

8 §. *Vesiliikennettä valvovat viranomaiset.* Vesiliikennettä valvovia viranomaisia olisivat pykälän 1 momentin mukaan poliisi, Rajavartiolaitos, Tulli ja Liikenne- ja viestintävirasto. Valvovat viranomaiset olisivat samat kuin nykyisin eikä niiden tehtäviä ole tarkoitus tässä yhteydessä muuttaa. Nykyisen vesiliikennelain 23 §:n mukaan vesiliikennelain yleistä noudattamista valvoo Liikennevirasto ja vesikulkuneuvojen käyttämistä vesialueella valvovat Liikenteen turvallisuusvirasto, poliisi, rajavartiolaitos ja tullilaitos. Pykälässä olisi kuitenkin päivitetty tiedot Liikenteen turvallisuusvirastosta.

Pykälän 2 momentissa todettaisiin, että Saimaan kanavan vuokra-alueella sovelletaan sopimuksen 6 artiklan 2 kohdassa ja 15 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja määräyksiä. Sopimuksen 6 artiklan 2 kohdan mukaan raja- ja tullitarkastukset sekä tarvittaessa muut tarkastukset tehdään Venäjän federaation lainsäädännön mukaisesti Venäjän alueelle tuleville ja sieltä poistuville. Sopimuksen 15 artiklan mukaan vuokra-alueella toimivat pääsääntöisesti Venäjän viranomaiset.

9 §. *Kanavien ja avattavien siltojen käyttöpalvelut.* Pykälä koskisi kanavien ja avattavien siltöjen käyttöpalvelujen tehtäviä. Pykälän 1, 2, 3 ja 4 momentti vastaisivat pääosin nykyisen vesiliikennelain 21 a §:ää, jossa säädetään kanavien ohjauspalvelujen järjestämisestä. Koska käyttöpalvelujen tehtäviin kuuluvat myös avattavien siltöjen ohjauspalvelujen järjestäminen, lainkohta sisältäisi selvyuden vuoksi myös nämä palvelut.

Pykälän 5 momentissa mahdollistetaan kanavien ja avattavien siltöjen käytön järjestäminen myös itsepalveluna. Tällä tarkoitettaisiin kuitenkin eri asiaa kuin itsepalveluperiaatteella toimivat sulut ja avattavat sillat, joiden käytöstä Väylävirasto antaa tarkemmat ohjeet.

2 luku. Vesiliikenteen säännöt ja vesiliikenteen ohjaamisen periaatteet

Luku sisältäisi vesiliikenteen säännöt ja vesiliikenteen ohjaamisen periaatteet. Voimassa olevan vesiliikennelain 5 §:n 2 momentissa säädetään siitä, että vesikulkuneuvon kuljettajan on noudatettava vesiliikenteen liikennesääntöjä ja vesiliikennemerkeillä tai valo-opasteilla ilmaistuja määräyksiä, kieltoja ja rajoituksia. Kyseisessä pykälässä ei ole tarkennettu, mitä nämä liikennesäännöt ovat, mutta vesiliikennelain perusteluissa (HE 66/1996 vp) kerrotaan, että liikennesääntöillä tarkoitetaan meriteiden sääntöjä, sisävesisääntöjä ja kanavien ja avattavien siltöjen liikennesääntöjä.

Luvussa olisi informatiivinen säännös meriteiden sääntöjen soveltamisesta tietyillä alueilla sellaisenaan ja säännös siitä, miten näitä sääntöjä on noudatettava muilla vesialueilla. Luku sisältäisi myös yleiset vesiliikenteen sääntöjä koskevat periaatteet ja erilaiset poikkeukset ja lisäykset meriteiden sääntöihin, joita noudatetaan sisäisillä kulkuvesillä. Se sisältäisi tarkempia viittauksia meriteiden sääntöihin ja tärkeimmät säännökset, jotka nyt sisältyvät sisävesisääntöjä sekä kanavia ja avattavia siltöjä koskeviin asetuksiin. Nämä säännökset on nykyisin annettu asetuksilla, mutta koska ne sisältävät yksilön oikeuksia ja velvollisuuksia koskevia säännöksiä, on niistä perustuslain (731/1999) 80 §:n mukaan säädettävä lailla.

10 §. *Meriteiden sääntöjen noudattaminen.* Pykälän 1 momenttiin sisällytettäisiin yleissäännös siitä, että avomerellä, kaikilla siihen yhteydessä olevilla kulkuvesillä, joilla merialukset voivat liikennöidä, ja kauppamerenkulun väylillä olisi noudatettava meriteiden sääntöjä sellaisenaan. Säännös olisi luonteeltaan informatiivinen. Momentti vastaisi meriteiden sääntöjen 1 a sääntöä, jonka mukaan: ”Nämä säännöt koskevat kaikkia aluksia avomerellä ja kaikilla siihen yhteydessä

olevilla kulkuvesillä, joilla merialukset voivat liikennöidä.” Säännöksessä todettaisiin kuitenkin, että meriteiden sääntöjä olisi noudatettava kauppamerenkulun väylillä, koska meriteiden sääntöjä sovelletaan jo nykyisin sellaisenaan myös Saimaan syväväylästä, mutta Saimaan syväväylästä ei ole yhteydessä avomereen.

Säännöksessä selvennettäisiin myös, mitä kauppamerenkulun väylillä tarkoitetaan. Kauppamerenkulun väylät ovat vesilain nojalla määrättyjä yleisiä kulkuväyliä. Kauppamerenkulkuun tarkoitetut väylät on nykyisin luokiteltu Liikenneviraston ohjeessa Dnro 1280/090/2013. Nämä väylät ovat ensisijaisesti kauppamerenkulkuun varten rakennettuja väyliä, joista maksetaan väylämaksuja. Kauppamerenkulun väyliä on kaikkiaan noin 60 ja ne johtavat Suomen ulkomaankauppaa välittäviin satamiin tai yhdistävät tällaisia väyliä rannikon suuntaisesti.

Meriteiden sääntöjen keskeisin sisältö on yhteentörmäyksen välttäminen. Meriteiden sääntöjen osassa B on ohjaus- ja kulkusäännöt (osastot I-III), jotka sisältävät aluksia koskevat yhteentörmäyksen estävät säännöt aluksille kaikissa näkyvyysolosuhteissa. Meriteiden säännöt koskevat tähytystä, turvallista nopeutta, yhteentörmäyksen vaaraa, toimenpiteitä yhteentörmäyksen välttämiseksi, ahtaita kulkuväyliä, ohittamista ja väistämismääräyksiä. Nämä säännöt muodostavat kattavan kokonaisuuden väistämissääntöjä, eikä niitä voida soveltaa osittain.

Meriteiden säännön 1 kohdan b mukaan: ”Nämä säännöt eivät estä soveltamasta erityisiä määräyksiä, joita asianomainen viranomaisella on antanut noudatettaviksi ankkurointialueilla, satamissa, joissa, järvissä tai sisäisillä kulkuvesillä, jotka ovat yhteydessä avomereen ja joilla merialukset voivat liikennöidä. Tällaisten erityisten määräysten on oltava mahdollisimman yhdenmukaiset näiden sääntöjen kanssa.” Tämän vuoksi pykälän 2 momentissa todettaisiin, että meriteiden sääntöjä on pääsääntöisesti noudatettava myös sisäisillä kulkuvesillä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että meriteiden sääntöjä olisi noudatettava sisäisillä kulkuvesillä jäljempänä samassa luvussa mainituin poikkeuksin ja lisäyksin. Tässä momentissa määriteltäisiin sisäiset kulkuvedet. Määritelmä vastaisi yhteentörmäyksen ehkäisemisestä sisäisillä kulkuvesillä annetussa asetuksessa (252/1978) eli sisävesisäännöissä olevaa määritelmää, mutta siihen lisättäisiin selkeyden vuoksi ilmaisu ”merelle päin”.

Sisäisillä kulkuvesillä tarkoitettaisiin järviä, jokia, kanavia ja merialuetta, jonka ulkorajan muodostaa se viiva, jonka jokainen piste on kahden meripeninkulman etäisyydellä lähimmästä sisäisiä aluevesiä rajaavasta perusviivan pisteestä merelle päin. Sisäisten aluevesien ja sisäisten kulkuvesien rajat on selvitetty kuvassa sivulla xxx.

Sisäisten kulkuvesien rajan tarkoituksena on sallia edelleen vain rannikkoa pitkin liikkuville vesikulkuneuvojen käyttäjille eräitä poikkeuksia meriteiden sääntöjen noudattamisesta. Tähän rajaan asti, joka laajentaa sisäisiä aluerajoja vielä kaksi meripeninkulmaa avomerelle päin, voitaisiin yhä kulkea noudattamatta kaikkia meriteiden sääntöjen valoja ja merkkikuvioita koskevia määräyksiä. Näin rannikkoa pitkin kulkevilla aluksilla voitaisiin yhä kiertää ulommatkin luodot. Tarkoituksena on myös helpottaa valvontaa.

11 §. Vesiliikenteen ohjaaminen. Pykälän 1 momentti vastaisi osittain nykyisen vesiliikennelain 5 §:n 2 momentissa tarkoitettua yleistä velvollisuutta noudattaa liikennesääntöjä ja vesiliikennemerkeillä tai valo-opasteilla ilmoitettuja määräyksiä, kieltoja ja rajoituksia. Siihen olisi kuitenkin lisätty myös velvollisuus noudattaa vesiliikennettä valvovan henkilön antamaa merkkiä, käskyä tai kieltoa ja vesiliikennettä ohjaavan henkilön antamaa merkkiä. Säännökseen on lisäksi myös otettu mallia ehdotettua uutta tieliikennelakia koskevasta hallituksen esityksestä 180/2017, jossa vastaavan sääntelyn tarkoituksena on paitsi osoittaa vesillä liikkujan velvolli-

suus myös määrittää liikennesääntöjen suhde viranomaisten vesillä antamiin kieltoihin ja käskyihin sekä valo-opasteisiin ja liikennemerkkeihin. Lisäksi säännöksessä lueteltaisiin henkilöt, jotka voivat toimia vesiliikennettä valvovina tai ohjaavina henkilöinä.

Pykälän 1 momentissa velvoitettaisiin noudattamaan tämän luvun vesiliikenteen sääntöjä ja periaatteita, vesiliikennettä valvovan henkilön antamaa käskyä, kieltä tai merkkiä tai vesiliikennettä ohjaavan henkilön antamaa merkkiä ja valo-opasteella tai vesiliikennemerkillä osoitettua velvollisuutta

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin vesiliikennettä valvovista ja ohjaavista henkilöistä. Vesiliikennettä voisi säännöksen mukaan valvoa poliisin, pelastustoimen, Rajavartiolaitoksen, Tullin tai Liikenne- ja viestintäviraston viranhaltija, jonka tehtäviin kuuluu vesiliikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden varmistaminen tai yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitäminen. Valvontatehtävä voisi perustua myös poliisilakiin (872/2011), rajavartiolaitokseen (578/2005) tai tullilakiin (304/2016), joissa säädetään kyseisten viranomaisten valvonta- ja ohjaamistehtävistä, joita nämä hoitavat myös vesillä. Ehdotetun lain 1 luvun 8 §:ssä on yleissäännös vesiliikennettä valvovista viranomaisista. Tässä momentissa kyse olisi henkilöistä, jotka tosiasiansa valvovat vesiliikennettä.

Vesiliikennettä voisi säännöksen mukaan ohjata muu henkilö, jonka poliisi, Rajavartiolaitos, Tulli tai pelastusviranomainen on yksittäistapauksessa tai määräajaksi määrännyt ohjaamaan liikennettä onnettomuuden, yleisötapahduman, kilpailun tai muun vastaavan syyn vuoksi tai yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitämiseksi. Puolustusvoimien harjoitusten aikana vesiliikenteen ohjaajana voisi toimia myös Puolustusvoimien tehtävään määräämä sotilas. Vesiliikennettä ohjaavaksi henkilöksi voidaan yksittäistapauksissa määrätä myös kanavan käyttöhenkilökuntaan kuuluva henkilö.

Pykälän 3 momentissa määritettäisiin liikennesääntöjen suhde viranomaisten vesillä antamiin kieltoihin ja käskyihin sekä valo-opasteisiin ja liikennemerkkeihin. Vesillä liikkujan on ensisijaisesti noudatettava vesiliikennettä valvovan henkilön antamaa käskyä, kieltä tai merkkiä tai vesiliikennettä ohjaavan henkilön antamaa merkkiä ja toissijaisesti vesiliikennemerkillä tai valo-opasteella osoitettua velvollisuutta, vaikka se edellyttäisi poikkeamista vesiliikenteen säännöistä, kuitenkin niin, että valo-opaste on ensisijainen väistämismääräyksiä osoittavaan vesiliikennemerkkiin nähden.

Pykälän 4 momentin mukaan poliisi-, tulli-, rajavartiolaitos-, pelastus-, ja ensihoitotehtävässä olevan vesikulkuneuvon kuljettaja ja meripelastusyksikön sekä Puolustusvoimien vesikulkuneuvon kuljettaja saisi tehtävän sitä edellyttäessä tarpeellista varovaisuutta noudattaen poiketa liikennesäännöistä, määräyksistä, kielloista ja rajoituksista lukuun ottamatta väistämismääräyksiä. Jos olosuhteet sitä edellyttäisivät, tulisi antaa erityisiä ääni- ja valomerkkejä. Säännös vastaisi pääosin nykyisen vesiliikennelain 5 §:n 3 momenttia, mutta sen sanamuotoa selkeytettäisiin. Säännöksestä poistettaisiin viittaus tehtävän kiireellisyyteen ja siinä täsmennettäisiin niitä tahoja, jotka saavat poiketa edellä mainituista liikennesäännöistä, määräyksistä, kielloista ja rajoituksista.

Edellä 4 momentissa tarkoitettujen poikkeukset koskevat myös toisen valtion toimivaltaista viranomaista ja toiseen valtioon rekisteröidyn vesikulkuneuvon kuljettajaa Suomen alueella sen mukaan kuin toimivallasta on erikseen valtioiden välillä sovittu tai erikseen säädetty.

12 §. Turvallinen kulku ja nopeus. Laki sisältäisi yleissäännöksen turvallisesta kulusta ja nopeudesta.

Pykälän 1 momentin mukaan vesikulkuneuvossa olisi kulussa ollessa oltava asianmukainen näkö- ja kuulotähystys. Säännös perustuisi meriteiden sääntöjen 5 sääntöön, jossa määrätään tähystyksestä. Asianmukaisella tähystyksellä tarkoitetaan muun muassa sitä, että vesikulkuneuvosta pidettäisiin näkö- ja kuulohavaintojen avulla ja myös muilla käytettävissä olevilla keinoilla tähystystä toimintaympäristössä tapahtuvien merkittävien muutosten varalta. Havaintojen avulla arvioitaisiin kokonaistilanne sekä yhteentörmäysvaara, karilleajovaara ja muut merenkululle aiheutuvat vaarat sekä havaittaisiin hädässä olevat alukset tai lentokoneet, haaksirikkoiset, hylty ja hylkytavara ja muut turvallista navigointia vaarantavat tekijät.

Pykälän 2 momentin mukaan vesikulkuneuvoa olisi kuljetettava voimassa olevan nopeusrajoituksen mukaisesti ja olosuhteisiin nähden oikein valitulla nopeudella yhteentörmäämisen ja ympäristölle aiheutettavan vahingon välttämiseksi. Säännös perustuisi meriteiden sääntöjen 6 sääntöön, joka koskee turvallista nopeutta.

13 §. Yhteentörmäämisen vaara ja sen välttäminen. Pykälä sisältäisi yleissäännöksen yhteentörmäämisen vaarasta ja sen välttämisestä.

Pykälän 1 momentin mukaan päällikön olisi arvioitava ja estettävä yhteentörmäämisen vaara ja hänen olisi ryhdyttävä ajoissa ja turvallisesti kaikkiin toimenpiteisiin yhteentörmäämisen välttämiseksi. Säännös perustuisi meriteiden sääntöjen 7 ja 8 sääntöön, jotka koskevat yhteentörmäämisen vaaraa ja toimenpiteitä sen välttämiseksi.

14 §. Ohittaminen, kohtaaminen ja väistäminen. Lakiin otettaisiin uusi yleissäännös ohittamisesta, kohtaamisesta ja väistämisestä.

Pykälän 1 momentin mukaan ohittamis-, kohtaamis- ja väistämistilanteessa olisi noudatettava erityistä varovaisuutta ottaen huomioon meriteiden sääntöjen osan B määräykset. Meriteiden sääntöjen osa B koskee ohjauksen ja kulkusääntöjä eli siinä määritellään vesiliikenteen väistämissäännöt, kuten esimerkiksi se, kuinka eri alukset väistävät toisiaan eri tilanteissa. Meriteiden sääntöjen ohjauksen ja kulkusääntöjä on avattu tarkemmin tämän luvun 10 §:n yksityiskohtaisissa perusteluissa.

Pykälän 2 momentin mukaan ohittaminen kanavassa olisi sallittu ainoastaan silloin, kun edellä kulkevan vesikulkuneuvon tai puutavaralautan nopeus on huomattavasti takana kulkevan vesikulkuneuvon suurinta sallittua nopeutta pienempi. Säännös vastaisi kanava-asetuksen 12 §:n 1 momenttia, mutta siinä puhuttaisiin aluksen sijaan vesikulkuneuvosta. Lisäksi 2 momentissa säädettäisiin, että ohittaminen kanavassa olisi kielletty sulun odotussataman tai sillan kohdalla. Sulun odotussatamalla tarkoitetaan sulun ylä- ja alapuolella olevia kiinnittymis- ja laituripaikkoja, jossa vesikulkuneuvo voi muiden vesikulkuneuvojen kulkua häiritsemättä odottaa sulu- tusvuoroaan. Säännös vastaisi nykyisen kanava-asetuksen 12 §:n 2 momenttia.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että ahtaissa kanavaosissa tai silta-aukoissa, joissa moottorilla kulkevat vesikulkuneuvot eivät voi vaaratta kohdata, kanavaa ylöspäin kulkevan olisi odotettava alaspäin kulkevaa. Säännös vastaisi pääosin kanava-asetuksen 11 §:ää, mutta sen sanamuotoa selkeytettäisiin ja siitä poistettaisiin maininta kanavaosista, joissa kohtaaminen on liikennemerkillä kielletty.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin siitä, että vesikulkuneuvo tai kelluva esine, jolla harjoitetaan sukellustyötä, olisi sivuutettava asianmukaista varovaisuutta noudattaen, ja että moottorilla kulkevan vesikulkuneuvon olisi vältettävä aiheuttamasta potkurivirtaa. Säännös vastaisi pääosin sisävesisääntöjen 2 luvun 4 §:ää, mutta siitä poistettaisiin maininta sukellustyön harjoittamisen merkitsemisestä.

15 §. *Soutuveneiden ja alle seitsemän metrin pituisten vesikulkuneuvojen liikkumista ja kohtaamista koskevat poikkeukset.* Pykälässä säädettäisiin soutuveneillä ja alle seitsemän metrin pituisilla vesikulkuneuvoilla liikuttaessa noudatettavista liikkumista ja kohtaamista koskevista poikkeuksista. Säännös olisi poikkeus 14 §:stä.

Säännös vastaisi pääosin sisävesisääntöjen 5 §:ää, mutta sen sanamuotoa selkeytettäisiin. Säännöksessä puhuttaisiin alle seitsemän metrin pituisten konealusten sijaan alle seitsemän metrin pituisista moottorilla kulkevista vesikulkuneuvoista ja siinä rinnastettaisiin soutuveneeseen myös soutuveneeseen kooltaan, nopeudeltaan tai muuten rinnastettava vesikulkuneuvo. Tällaisia soutuveneeseen rinnastettavia vesikulkuneuvoja olisivat muun muassa jollat, kanootit ja muut vastaavat pienet välineet, joilla kuljetaan vesillä. Näillä vesikulkuneuvoilla kuljettaessa olisi pysyttävä poissa yli 12 metriä pituisten vesikulkuneuvojen tieltä yleisillä kulkuväylillä liikuttaessa.

16 §. *Vesikulkuneuvon ankkurointi ja kiinnittäminen.* Pykälässä säädettäisiin vesikulkuneuvojen ankkuroinnista ja kiinnittämisestä väylällä.

Pykälän 1 momentin mukaan vesikulkuneuvon ankkuroinnin ja kiinnittämisen olisi tapahduttava niin, ettei se vaaranna liikennettä yleisellä väylällä. Säännös vastaisi osittain kanava-asetuksen 2 luvun 6 §:n 2 momenttia.

Pykälän 2 momentin mukaan ankkurointi ja kiinnittäminen olisi kielletty johtoylitysten ja siltojen alla, vedenalaisten kaapelien sekä putkijohtojen ja muiden vastaavien kohdalla, sulkuporttien ja siltojen välittömässä läheisyydessä sekä kohtaamis- tai ohittamiskiellon vaikutusalueella. Säännös vastaisi kanava-asetuksen 4 luvun 22 §:n 2 momenttia, mutta sen sanamuotoa selkeytettäisiin ja uusi säännös koskisi kaikkea vesiliikennettä.

17 §. *Vesikulkuneuvon ankkurointi ja kiinnittäminen kanavilla ja avattavilla silloilla.* Pykälässä säädettäisiin vesikulkuneuvojen ankkuroinnista ja kiinnittämisestä kanavilla ja avattavilla silloilla, ankkuroinnissa ja kiinnittämisessä noudatettavista menettelyistä sekä vesikulkuneuvon lastin purkamisesta ja ottamisesta sekä matkustajien ottamisesta vesikulkuneuvon ja heidän jättämisestään siitä.

Sen 1 momentin mukaan vesikulkuneuvojen ja puutavaralauttojen ankkurointi ja kiinnittäminen rantaan tai laituriin olisi mahdollista vain merkityillä paikoilla ja tilapäisesti muualla, jos siitä ei aiheudu haittaa tai vaaraa liikenteelle tai kanavan rakenteille.

Pykälän 2 momentin mukaan silloin, kun paikalla on kiinnittymistä varten pollareita, renkaita, paaluja tai muita laitteita, näitä olisi käytettävä. Kiinnittäminen puihin, valaisin- tai liikenne-merkkipylväisiin tai muihin kanavan rakenteisiin ja laitteisiin, joita ei ole kiinnittämiseen tarkoitettu, olisi kielletty.

Pykälän 3 momentin mukaan kanavien ja avattavien siltojen alueella kiinnitetystä tai ankkuroidussa vesikulkuneuvossa tai puutavaralautassa olisi oltava jatkuvasti vesikulkuneuvon tai puutavaralautan vartiointiin tai mahdolliseen siirtoon tarvittava miehistö, ellei kanavien ja avattavien siltojen käyttöpalvelujen tarjoamiseen osallistuvan henkilön kanssa ole toisin sovittu tai ellei puutavaralautta sijaitse erityisellä puutavaralauttojen käsittelyalueella.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin, että vesikulkuneuvon lastin saisi purkaa tai ottaa ja vesikulkuneuvon saisi ottaa tai siitä jättää matkustajia ainoastaan tähän tarkoitukseen osoitetussa paikassa,

Pykälän säännökset vastaisivat pääosin kanava-asetuksen 4 luvun 22 §:n 1 momenttia, 23 §:n 1 ja 3 momenttia ja 24 §:n 1 momenttia.

18 §. *Vesikulkuneuvon pysäyttäminen ja asiakirjojen esittäminen.* Pykälän 1 momentissa olisi yleissäännös siitä, että vesiliikennettä valvova tai ohjaava henkilö voi pysäyttää vesikulkuneuvon. Siinä säädettäisiin myös vesiliikennettä valvovan henkilön oikeudesta tarkastaa vesikulkuneuvon rakenne, varusteet, kunto ja asiakirjat, vesikulkuneuvon ja sen moottorin yksilöintitiedot ja vesikulkuneuvon päällikön ja kuljettajan kyky, ikä, taito ja tarvittava pätevyys. Säännös vastaisi asiiasäädöksiään pääosin nykyisen vesiliikennelain 12 §:n 1 momenttia. Siihen lisättäisiin uutena asiana kuitenkin pätevyyden tarkastaminen, joka on tarpeen, koska lain 3 lukuun ehdotetaan siirrettäväksi kansainvälistä huviveneenkuljettajankirjaa koskevia säännöksiä. Vuokra-veeneen kuljettajan osalta vastaava säännös siitä, että pätevyyskirja on esitettävä viranomaisen määräyksestä, on liikenteen palveluista annetun lain II osan 10 luvun 18 §:ssä

Pykälän 2 momentti vastaisi pääosin nykyisen vesiliikennelain 11 §:n 1 momenttia. Säännöksessä puhuttaisiin kuitenkin valvontaviranomaisen sijaan vesiliikennettä valvovasta tai ohjaavasta henkilöstä ja pysähdysmerkin sijaan pysäytysmerkistä. Alukselle annettavista pysähdysmerkeistä säädetään tällä hetkellä asetuksessa 1976/46. Asetus on annettu vanhan veneliikennelain nojalla, joka on kumottu. Lisäksi sisäministeriö on antanut asetuksen poliisin voimakeinoista sekä kulkuneuvon pysäyttämistä (245/2015). Sisäministeriön asetuksessa puhutaan pysäytysmerkeistä ja se koskee käytännössä voimakeinojen käyttöä ja kulkuneuvojen pysäyttämistä voimakeinoin. Sisäministeriön asetuksen 2 luvun 7 §:ssä säädetään, miten pysäytysmerkki voidaan antaa. Sen mukaan pysäytysmerkki on mahdollisuuksien mukaan annettava kyseiselle kulkuvälineelle säädetyllä tavalla ja se voidaan antaa myös suullisesti, käsimerkein, valomerkein tai muutoin yleisesti tunnistettavin merkein. Sisäministeriön asetuksen 14 §:n mukaan vesiliikennelaisissa (463/1996) tarkoitetun vesikulkuneuvon pysäyttämistä voidaan käyttää kulkuneuvolla uhkaamista, kiinnijamamista, estettä ja sulkua.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että pysäytysmerkit esitetään 4 luvun 53 §:ssä. Pysäytysmerkkejä olisivat näkö-, kuulo-, ja radioviestintävälineellä annetut kansainväliset pysäytysmerkit sekä erityinen pysäytysmerkkilevy.

Pykälän 4 momentti vastaisi pääosin nykyisen vesiliikennelain 13 §:ää. Säännöstä muutettaisiin kuitenkin niin, että siinä puhuttaisiin vesikulkuneuvon päällikköä koskevasta asiakirjasta toisin kuin voimassa olevassa laissa, jossa säädetään vesikulkuneuvon kuljettajaa koskevasta asiakirjasta. Asiakirjoilla tarkoitetaan erityisesti 7 luvun 117 §:ssä mainittua rekisteröintitodistusta ja 119 §:ssä tarkoitettua koetunnusta koskevaa todistusta ja 3 luvussa tarkoitettua pätevyyskirjaa.

19 §. *Vesikulkuneuvon matkan estäminen tai keskeyttäminen.* Pykälässä säädettäisiin vesikulkuneuvon matkan estämisestä tai keskeyttämisestä.

Pykälän 1 momentti vastaisi pääosin nykyisen vesiliikennelain 12 §:n 2 momenttia ja kanava-asetuksen 3 §:ää. Lisäksi pykälässä määrättäisiin, että matka voitaisiin keskeyttää, jos tietyn vesialueen käyttö olisi kielletty tai rajoitettu kokonaan tai liikuttaessa jollain tietyllä vesikulkuneuvotyypillä. Kielloilla ja rajoituksilla viitattaisiin 5 luvussa tarkoitettuihin kieltoihin tai rajoituksiin.

Pykälän 2 momentin mukaan vastuu hinattavasta, ankkuroidusta tai rantaan taikka laituriin jätetystä vesikulkuneuvosta kuuluisi lähtökohtaisesti vesikulkuneuvon päällikölle. Lisäksi päällikön olisi vastattava tällaisesta vesikulkuneuvosta siinäkin tapauksessa, että vesikulkuneuvon matka estettäisiin. Silloin, kun päällikkö ei kykenisi vastaamaan vesikulkuneuvosta tai vesikul-

kuneuvo olisi otettu käyttöön luvattomasti, vastuu kulkuneuvosta huolehtimisesta kuuluisi mahdollisuuksien mukaan 1 luvun 8 §:ssä tarkoitetulle vesiliikennettä valvovalle viranomaiselle eli poliisille, Rajavartiolaitokselle, Tullille tai Liikenne- ja viestintävirastolle.

Pykälän 3 momentin mukaan kanavien alueella myös kanavapalvelujen tarjoamiseen osallistuva henkilö voisi myös omasta aloitteestaan kiireellisissä tapauksissa tehdä 1 momentissa tarkoitettua päätöksen. Päätökseltä edellytettäisiin, että se olisi voimassa enintään yhden vuorokauden ja siitä olisi ilmoitettava välittömästi Liikenne- ja viestintävirastolle, joka tekisi asiassa lopullisen päätöksen.

20 §. Vesikulkuneuvon siirtäminen. Pykälän mukaan yleisen kulkuväylän ylläpitäjä voisi määrätä yleisellä kulkuväylällä olevan vesikulkuneuvon siirrettäväksi, jos vesikulkuneuvo haittaa, estää tai vaarantaa vesiliikennettä tai ympäristöä. Lainkohta vastaa asiallisesti sisävesisääntöjen 6 §:n toista momenttia. Kanavilla ja avattavien siltojen kautta kuljettaessa myös käyttöpalvelujen tarjoamiseen osallistuva henkilö voisi määrätä vesikulkuneuvon siirrettäväksi. Kyse ei olisi julkisen vallan käytöstä.

21 §. Uponnut, kiinni jäänyt tai ajelehtiva vesikulkuneuvo, sen osa tai muu tavara. Pykälä vastaisi sisällöltään pitkälti vesikulkuväylien merkitsemisestä annetun asetuksen (846/1979) 9 §:ää sekä kanava-asetuksen 25 §:ää. Säännökset nostettaisiin perustuslain edellyttämällä tavalla lain tasolle. Samalla terminologiaa tarkistettaisiin vastamaan muuten vesiliikennelaissa käytettyä terminologiaa.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin vesikulkuneuvon omistajan tai sen, jonka hallinnassa vesikulkuneuvo tai tavara oli, velvollisuudesta poistaa kulkuväylälle tai muulle vesiliikennealueelle mukaan lukien kanava-alueet, uponnut vesikulkuneuvo, sen osa tai tavara, jos se on vaarallinen tai haitallinen vesiliikenteelle.

Pykälässä otettaisiin huomioon Nairobin hylkyjen poistamista koskevan yleissopimuksen voimaantulo (SopS 13 ja 14/2017) ja merilain 11 a luku, jolla yleissopimus on täytäntöönpantu Suomessa. Näin ollen pykälää sovellettaisiin ainoastaan, jollei merilain 11 a luvusta ja siten Nairobin yleissopimuksesta muuta johdu. Nairobin yleissopimuksessa ja merilain 11 a luvussa säädetään aluksen omistajan velvollisuudesta poistaa vaarallinen hylky. Yleissopimuksessa veloitetaan aluksen päällikkö ja laivanisäntä ilmoittamaan välittömästi hyllyn sijaintivaltiolle – Suomen kyseessä ollessa Liikenne- ja viestintävirastolle –, jos alus on ollut osallisena merenkulkuonnettomuudessa, jonka seurauksena siitä on tullut hylky. Liikenne- ja viestintäviraston tulee ilmoituksen saatuaan merilain mainitun luvun 3 §:n mukaisesti varoittaa merenkulkijoita ja asianosaisia valtioita hylystä sekä ryhtyä kaikkiin mahdollisiin toimiin vaarallisen hyllyn paikantamiseksi ja merkitsemiseksi. Ensisijainen vastuu vaarallisen hyllyn poistamisesta on aluksen rekisteröidyllä omistajalla ja hän on myös ankarassa vastuussa yleissopimuksessa edellytettyjen toimenpiteiden kustannuksista. Aluksen omistajan on katettava vastuunsa vakuutuksella tai muulla vakuudella, jos aluksen bruttovetoisuutta osoittava luku on vähintään 300. Jos aluksen omistajan ei poista Liikenne- ja viestintäviraston vaaralliseksi arvioimaan hylkyä, voi virasto poistaa merilain 11 a luvun 5 §:n nojalla hyllyn aluksen omistajan kustannuksella.

Nairobin yleissopimus ja merilain 11 a luku kattavat myös muut kuin väylillä tai vesiliikennealueilla olevat hylyt, mutta niitä sovelletaan ainoastaan hylkyihin, jotka ovat syntyneet merenkulkuonnettomuuden seurauksena. Hyllyn määritelmä yleissopimuksessa on laaja. Se kattaa uponneen ja karille ajaneen aluksen lisäksi, muun muassa osan tällaisesta aluksesta, mukaan luettuna aluksella oleva tai ollut esine, samoin kuin esineen, joka on kadonnut merellä aluksesta ja ajautunut karille, uponnut tai on merellä tuuliajolla.

Ensisijaisesti sovellettaisiin siten merilain 11 a lukua, ja siinä tapauksessa, että se ei sovellu tapaukseen, sovellettaisiin ehdotuksen mukaan kyseessä olevaa pykälää. Pykälä tulisi sovellettavaksi esimerkiksi silloin, kuin uponnut tavara ei lainkaan ole peräisin aluksesta.

Edellä kuvatun poistamisvelvoitteen lisäksi pykälän 1 momentissa säädettäisiin vesikulkuneuvon omistajan tai sen, jonka hallinnassa vesikulkuneuvo tai tavara oli, velvollisuudesta tarvittaessa laittaa paikalla tilapäinen varoitusmerkki.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin vesikulkuneuvon omistajan tai sen, jonka hallinnassa vesikulkuneuvo tai tavara oli, velvollisuudesta ilmoittaa tapahtuneesta viipymättä pelastuslaissa (379/2011) tarkoitettulle hätäkeskukselle, meripelastuskeskukselle tai alusliikennepalvelulaissa tarkoitettulle VTS palveluntarjoajalle. Kyseisen viranomaisen ilmoittaisi asiasta edelleen väylänpitäjälle ja Liikenne- ja viestintävirastolle.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin kanavalla, mukaan lukien Saimaan kanavan vuokra-alueella, uponneen tai kiinni jääneen vesikulkuneuvon päällikön velvollisuudesta ilmoittaa asiasta kanavan käyttöpalvelujen tarjoamiseen osallistuvalla henkilöllä, joka ilmoittaisi asiasta edelleen väylänpitäjälle ja Liikenne- ja viestintävirastolle. Sama velvoite koskee sellaisen vesikulkuneuvon päällikköä, jonka vesikulkuneuvo ei voi muutoin jatkaa matkaansa kanavassa esimerkiksi polttoaineen loputtua.

Pykälän 4 momentin mukaan velvollisuus korvata vahinko, joka aiheutuu siitä, että asianomainen henkilö laiminlyö 1-3 momentin mukaisen velvollisuutensa, määräytyisi vahingonkorvauslain mukaisesti.

Pykälän 5 momentissa valtuutetaan lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto ryhtymään laiminlyöjän kustannuksella tarpeellisiin toimenpiteisiin vaaran torjumiseksi tai esteen poistamiseksi. Momentti vastaisi tältä osin sisällöltään vesikulkuneuvojen merkitsemisestä annetun asetuksen 9 §:n 2 momenttia sekä kanava-asetuksen 25 §:n 3 momenttia. Lisäksi momentissa säädettäisiin poliisin, Rajavartiolaitoksen ja Tullin velvollisuudesta antaa Liikenne- ja viestintävirastolle virka-apua sen momentin mukaisten tehtävien suorittamiseksi.

22 §. Vesikulkuneuvon aiheuttama vahinko. Pykälässä säädettäisiin vesikulkuneuvon aiheuttamasta vahingosta kanavan tai avattavan sillan rakenteille, laiteille, valaistukselle tai viitoitukselle.

Pykälän 1 momentin mukaan vesikulkuneuvon päällikön tulisi ilmoittaa vahingosta kanavan käyttöpalvelujen tuottajalle, jonka tulee ilmoittaa asiasta edelleen väylänpitäjälle ja Liikenne- ja viestintävirastolle. Pykälän taustalla on kanava-asetuksen säännökset.

Pykälän 2 momentin mukaan velvollisuus korvata vahinko, joka aiheutuu siitä, että asianomainen henkilö laiminlyö 1 momentissa mainitun toimenpiteen suorittamisen, määräytyisi vahingonkorvauslain mukaisesti.

Valojen, merkkikuvioiden ja ääni- ja valomerkkien käyttö

23 §. Vesikulkuneuvon valot, merkkikuviot sekä ääni- ja valomerkit. Pykälässä säädettäisiin vesikulkuneuvon valoista, merkkikuvioista ja ääni- ja valomerkeistä.

Pykälän 1 momentti sisältäisi yleissäännöksen valojen ja merkkikuvioiden käytöstä. Sen mukaan vesikulkuneuvossa olisi käytettävä meriteiden sääntöjen osan C mukaisia valoja auringonlaskusta auringonnousuun tai näkyvyyden ollessa rajoitettu ja osan C mukaisia merkkikuvioita

päivällä. Säännös pohjautuisi meriteiden sääntöjen osaan C, jonka 20 säännössä määrätään siitä, milloin valoja ja merkkikuvioita on käytettävä, ja jonka osan muissa säännöissä määritellään valot ja niiden näkyvyyttä koskevat vaatimukset ja määrätään siitä, millaisia valoja ja merkkikuvioita eri alusten on käytettävä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että vesikulkuneuvossa tai puutavaralautassa, joka on ankkuroituna liikenneturvallisuuden kannalta suojatussa paikassa, ei tarvitsisi näyttää meriteiden sääntöjen osassa C tarkoitettuja ankkuroidulle vesikulkuneuvolle määrättyjä valoja tai merkkikuvioita. Säännös vastaisi pääosin sisävesisääntöjen 12 §:n 1 momenttia.

Pykälän 3 momentti sisältäisi yleissäännöksen ääni- ja valomerkkien käytöstä. Siinä edellytettäisiin, että vesikulkuneuvosta annetaan meriteiden sääntöjen osan D mukaisesti ääni- ja valomerkkejä, joilla kiinnitetään muiden vesillä liikkujien huomiota. Säännös pohjautuisi meriteiden sääntöjen osaan D, joka koskee ääni- ja valomerkkien käyttöön liittyviä sääntöjä, esimerkiksi sumussa eri alusten antamat äänimerkit.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin sinisestä ympäri näköpiirin näkyvästä vilkkuvalosta, jota vesiliikennettä valvovien viranomaisten, Puolustusvoimien, pelastustoimen ja meripelastusyksikön virka- tai hälytystehtävää suorittavassa vesikulkuneuvossa voitaisiin näyttää vesikulkuneuvon suorittaessa kiireellistä tehtävää tai silloin, kun tämä on tarpeen muun vesiliikenteen varoittamiseksi. Säännös vastaisi pääosin sisävesisääntöjen 3 luvun 7 §:n 2 momenttia, mutta sen sanamuotoa selkeytettäisiin. Säännöksessä viitattaisiin poliisiin, Tullin, Rajavartiolaitoksen ja Merenkululaitoksen sijaan vesiliikennettä valvoviin viranomaisiin, joita olisivat 1 luvun 8 §:n mukaan poliisi, Tulli, Rajavartiolaitos ja Liikenne- ja viestintävirasto. Lisäksi säännöksessä viitattaisiin palokunnan ja meripelastusyksikön sijasta pelastustoimeen ja meripelastusyksikköön. Pelastustoimi kattaisi pelastuslaitoksen lisäksi pelastustoimen järjestelmään kuuluvat sopimuspalokuntien yksiköt. Kyseessä on lisäys meriteiden sääntöihin.

24 §. *Alle 12 metrin pituisen vesikulkuneuvon valot ja merkkikuviot.* Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että alle 12 metrin pituisessa moottorilla kulkevassa, mastottomassa vesikulkuneuvossa olisi pidettävä mastovalo vähintään puoli metriä sivuvalojen tai niiden yhdistelmän yläpuolella. Säännös vastaisi pääosin sisävesisääntöjen 3 luvun 7 §:n 1 momenttia, mutta sen sanamuotoa selkeytettäisiin. Säännöksessä viitattaisiin yhdistetyn lyhdyn sijasta sivuvalojen yhdistelmään. Lyhty tarkoittaa valoa. Sivuvalojen yhdistelmällä tarkoitetaan samaa asiaa kuin yhdistetyllä lyhdyllä, eli sillä tarkoitetaan sivuvaloja, jotka ovat samassa valossa eli niillä on sama polttimo. Valot ja merkkikuviot on määritelty meriteiden sääntöjen osan C 21 säännössä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, sivuvalojen varjostimia ja merkkikuvioita koskevista poikkeuksista alle 12 metrin pituisten vesikulkuneuvojen osalta. Poikkeukset koskisivat tilanteita, joissa kyseinen vesikulkuneuvo olisi ohjailukyvytön tai karilla. Säännös vastaisi pääosin sisävesisääntöjen 3 luvun 12 §:n 2 momenttia, jossa säädetään valojen ja merkkikuvioiden pitämistä koskevista poikkeuksista, mutta sen sanamuotoa selkeytettäisiin.

25 §. *Puutavaralautan tai muun kelluvan esineen valot ja merkkikuviot.* Pykälä vastaisi pääosin sisävesisääntöjen 3 luvun 8 §:ää, mutta sen sanamuotoa selkeytettäisiin.

Pykälässä säädettäisiin hinattavan puutavaralautan tai muun esineen kulkuvaloista ja merkkikuvioista niiden hinattavan havaittavuuden varmistamiseksi. Säännös koskisi myös kokonaan tai osittain näkymättömissä olevia hinattavia puutavaralautoja tai muita esineitä.

26 §. *Lossin valot.* Pykälä vastaisi pääosin sisävesisääntöjen 3 luvun 9 §:ää, Kyseessä on poikkeus meriteiden sääntöjen osassa C olevan 27 säännön soveltamisesta.

27 §. *Perä edellä kulkevan vesikulkuneuvon valot.* Pykälä vastaisi pääosin sisävesisääntöjen 3 luvun 10 §:ää, mutta sen sanamuotoa selkeytettäisiin. Pykälän 1 momentissa täsmennettäisiin viittausta meriteiden sääntöihin.

28 §. *Sukellustyössä olevan vesikulkuneuvon merkkikuviot.* Pykälä vastaisi sisävesisääntöjen 3 luvun 11 §:ää, mutta sen sanamuotoa selkeytettäisiin ja siihen lisättäisiin viittaus liitteeseen 2, jossa olisi kuvaan kansainvälisestä viestilipusta A. Kyseessä on poikkeus meriteiden sääntöjen 27 säännöstä.

29 §. *Alle 20 metrin pituisen vesikulkuneuvon merkkikuviot.* Pykälän 1 momentti vastaisi sisävesisääntöjen 3 luvun 13 §:n 1 momenttia, mutta sen sanamuotoa selkeytettäisiin ja siinä tarkennettaisiin viittausta meriteiden sääntöihin. Kyse on lievennyksestä meriteiden sääntöihin, joiden liitteessä I olevassa 6 kohdassa määrätään merkkikuvioiden koosta ja etäisyyksistä.

Pykälän 2 momentissa annettaisiin Liikenne- ja viestintävirastolle valtuus antaa tarkempia määräyksiä 1 momentissa tarkoitettujen merkkikuvioiden teknisistä yksityiskohdista. Määräyksiä voitaisiin antaa esimerkiksi merkkikuvioiden koosta ja niiden etäisyyksistä. Tällä hetkellä 1 momentissa tarkoitettujen merkkikuvioiden koosta ja etäisyyksistä säädetään sisävesisääntöjen 13 §:n 2 momentissa, mutta koska kyse on teknisestä ja vähäisiä yksityiskohtia koskevasta sääntelystä, jatkossa asiasta voitaisiin säätää määräyksen tasolla.

30 §. *Alle seitsemän metrin pituisen vesikulkuneuvon valot ja merkkikuviot.* Pykälän 1 momentti vastaisi sisävesisääntöjen 3 luvun 12 §:n 3 momenttia, mutta sen sanamuotoa selkeytettäisiin ja siinä täsmennettäisiin viittausta meriteiden sääntöihin.

Pykälän 2 momentti vastaisi sisävesisääntöjen 3 luvun 12 §:n 4 momenttia, mutta sen sanamuotoa selkeytettäisiin ja siinäkin täsmennettäisiin viittausta meriteiden sääntöihin.

31 §. *Äänimerkit ahtaassa kulkuväylässä.* Pykälän 1 momentti vastaisi pääosin sisävesisääntöjen 3 luvun 14 §:ää, mutta sen sanamuotoa selkeytettäisiin. Säännöksessä täsmennettäisiin viittausta meriteiden sääntöihin. Säännöksestä poistettaisiin maininta siitä, että puoli meripeninkulmaa on noin 1 kilometri.

Pykälän 2 momentti vastaisi kanava-asetuksen 14 §:ää, mutta sen sanamuotoa selkeytettäisiin ja siihen lisättäisiin, että äänimerkit annetaan viheltimellä.

32 §. *Ruoppaajan äänimerkit.* Pykälä vastaisi sisävesisääntöjen 3 luvun 15 §:ää, mutta sen sanamuotoa selkeytettäisiin ja siinä täsmennettäisiin viittausta meriteiden sääntöihin.

Pykälässä mainituilla oikeanpuoleisella ja vasemmanpuoleisella viitalla tarkoitetaan viitoitusjärjestelmään kuuluvan lateraalijärjestelmän mukaisia viittoja, jotka osoittavat, kummalla puolella väylää viitat sijaitsevat nimelliskulkusuuntaan nähden.

Pykälässä mainituilla pohjois-, länsi-, etelä- ja itäviitalla tarkoitetaan viitoitusjärjestelmään kuuluvia kardinaalijärjestelmän mukaisia viittoja, jotka osoittavat, millä ilmansuunnalla väylä sijaitsee tai muuten on kulkukelpoista vettä.

Vesillä liikkumista kanavilla ja avattavilla silloilla koskevat erityiset säännökset

33 §. *Kanavilla ja avattavilla silloilla noudatettavat menettelyt.* Pykälässä säädettäisiin kanavilla ja avattavilla silloilla noudatettavista menettelyistä. Lainkohdan pääasiallinen sisältö on,

että vesillä liikkujan on oltava huolellinen ja varovainen ja hänen on noudatettava kanavan käyttöpalvelujen antamia ohjeita kanavalla liikkumisen kulkujärjestyksestä ja sulutuksen aikana noudatettavista menettelyistä. Sulutuksella tarkoitetaan vesikulkuneuvon siirtämistä sulkukanavan läpi kahden eri korkeustasolla olevan vesialueen välillä. Sulutuksen aikana vesi lasketaan tai nostetaan mainittujen vesialueiden vedenpinnan korkeudelta toiselle.

Pykälän 2 momentin mukaan uiminen olisi kielletty kanavilla ja avattavien siltojen kohdalla. Säännös tarvitaan turvallisuuden varmistamiseksi. Kanava-alueet ja avattavat sillat ovat erittäin kapeita ja suunniteltu ainoastaan vesiliikenteen tarpeita varten. Kanavissa ei ole tilaa väistää uimaria.

Pykälän 3 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä kanaville ja avattaville silloille saapumisesta ja niillä noudatettavista menettelyistä sekä vesikulkuneuvojen ja niiden varusteiden käyttöä koskevista vaatimuksista.

34 §. Purjeveneellä kulkeminen Saimaan kanavalla. Pykälässä säädettäisiin purjeveneellä kulkemisesta Saimaan kanavan vuokra-alueella. Purjeella varustettu vesikulkuneuvo saisi kulkea kanavassa vain konevoimalla tai purjeet koottuna hinauksessa.

35 §. Nopeusrajoitus kanavilla ja avattavien siltojen kautta liikuttaessa. Pykälän 1–3 momentti vastaisivat kanava-asetuksen 2 luvun 10 §:ää, mutta säännöksen sanamuotoa selkeytettäisiin ja siitä poistettaisiin viittaus siitä, mihin kohtaan nopeusrajoitusmerkki sijoitetaan.

Pykälän 1 momentin mukaan kanavilla ja avattavilla silloilla pitäisi noudattaa kanavien yleistä nopeusrajoitusta, joka on yhdeksän kilometriä tunnissa, Liikenne- ja viestintävirasto voi määrätä kanavalle yleisestä nopeusrajoituksesta poikkeavan nopeusrajoituksen.

Pykälän 2 momentin mukaan nopeusrajoituksen alkamis- ja päättymiskohdat merkittäisiin nopeusrajoitusmerkillä.

Pykälän 3 momentin mukaan nopeusrajoitus ei koskisi pelastustyöhön osallistuvan vesikulkuneuvon tai kiireellisessä virkatehtävässä olevaa viranomaisen käytössä olevan vesikulkuneuvon käyttöä, mutta tällaisenkin vesikulkuneuvon päällikön olisi sovitettava nopeutensa niin, että yleiset turvallisuusvaatimukset eivät vaarantuisi.

Pykälän 4 momentti sisältäisi valtuutussäännöksen tarkemmista nopeusrajoitusmääräyksistä pykälässä tarkoitettulla alueella.

36 §. Vesikulkuneuvon tiedoista ilmoittaminen kanava-alueilla. Pykälässä säädettäisiin velvollisuus päällikölle ilmoittaa kanavan käyttöpalvelujen tarjoamiseen osallistuvalla henkilöllä vesikulkuneuvon liikkumisesta, sen kulkureitistä, lastista ja vesikulkuneuvon päällikön vastuulla olevan puutavaralautan tiedoista.

37 §. Tupakointi ja avotulen käsittely. Pykälän mukaan kanavilla tupakointi ja avotulen käsittely olisi kielletty palavia nesteitä tai muita tulenarkoja aineita kuljettavan vesikulkuneuvon läheisyydessä. Mahdollisen tulipalon leviäminen aluksesta ympäristöön on ahtailta kanava-alueilla ilmeinen riski. Säädos vastaa nykytilaa ja se on tarve nostaa lain tasolle.

38 §. Liikenteen pysähtyminen tai hidastuminen. Pykälän mukaan kanavilla ja avattavien siltojen kautta kulkevilla ei olisi oikeutta saada Suomen valtiolta korvausta, jos liikenne pysähtyy tai hidastuu ruuhkautumisen, onnettomuuden, kanavan tai avattavan sillan vaurioitumisen, vält-

tämättömän korjaustyön, juoksutuksen tai muun vastaavan syyn johdosta. Säännös vastaa nykyistä sääntelyä ja se olisi yhä tarpeen. Säännös olisi omiaan ehkäisemään varsinkin Saimaan kanavan kautta kulkevien, muiden kuin suomalaisten vesillä liikkujien mahdollisia korvausvaatimuksia.

39 §. Kanavamaksut. Kanavamaksuista säädetään laissa kanavamaksuista (404/1965). Lain mukaan kanavien käyttämisestä ei lähtökohtaisesti suoriteta maksuja, korvauksia tai palkkioita. Kanavan käyttöhenkilökunnalle on kuitenkin säädetty suoritettavaksi normaalin aukioloajan ulkopuolella palkkio kanavan käyttämisestä suoritetuista palveluksista sekä sillan avaamisesta. Tällaiseen maksuun sovelletaan valtion maksuperustelakia.

Muina aikoina noudatettavista maksuista säädetään valtion maksuperustelaisissa ja sen nojalla annetussa asetuksessa (653/2017).

Pykälän 2 momentin mukaan Saimaan kanavan lupamaksuista säädetään valtioneuvoston asetuksessa Saimaan kanavan käytöstä perittävistä lupamaksuista (144/2012).

3 luku. Vesillä liikkumista koskevat erityiset pätevyysvaatimukset.

40 §. Tietyn vesikulkuneuvotyypin päällikölle asetettavat vaatimukset. Pykälä vastaisi pääosin nykyisen vesiliikennelain 2 luvun 6 §:n 3 momenttia, joka erotettaisiin erilliseksi pykäläksi. Säännös koskisi kuitenkin vastaisuudessa vain vesikulkuneuvotyyppejä eikä enää yksittäisiä vesikulkuneuvoja. Säännöksessä korostettaisiin, että määräyksiä voidaan antaa siinä tapauksessa, että kyseisen vesikulkuneuvotyypin arvioidaan aiheuttavan vaaraa toisen terveydelle tai ympäristölle. Tätä arvioitaessa olisi otettava huomioon vesikulkuneuvon koko, laji, käyttötarkoitus ja liikkumisalue.

41 §. Huvialuksen päällikön pätevyysvaatimukset. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin siitä, että 1 luvun 3 §:n 3 kohdassa tarkoitetun huvialuksen päällikön olisi oltava täyttänyt 18 vuotta ja päälliköllä olisi oltava kansainvälinen huviveneenkuljettajankirja.

Säännös vastaisi asiasisällöltään nykyistä laivaväkilain 15 §:n 1 momenttia. Huvialuksella tarkoitetaan urheiluun tai vapaa-ajan viettoon tarkoitettua alusta, jonka rungon pituus sovellettavien yhdenmukaistettujen standardien mukaan mitattuna on yli 24 metriä ja jonka bruttovetoisuus on alle 500.

Pykälän 2 momentissa olisi edellytykset kansainvälisen huviveneenkuljettajankirjan saamiseksi. Edellytyksenä olisi säännöksen mukaan vähintään 16 vuoden ikä, vähintään voimassa oleva ajokorttilain (386/2011) mukainen ryhmän 1 ajokortti tai vähintään ryhmän 1 ajoterveysvaatimusten täyttämisen osoittava lääkärintodistus ja Yhdistyneiden kansakuntien Euroopan talouskomission sisävesiliikennetyöryhmän päätöslauselmassa nro 40 asetettujen tutkintovaatimusten täyttäminen. Päätöslauselmassa edellytetään muun muassa, että huviveneenkuljettajankirjan hakija osoittaa tuntevansa vesiliikenteen sääntelyn sekä osaa veneen turvallisen navigoinnin ja käsittelyn erilaisissa olosuhteissa sekä teoriassa että käytännössä. Säännös vastaisi miehityasetuksen säännöstä muilta osin, mutta pätevyyskirjan alaikärajaa laskettaisiin vastaamaan Euroopan talouskomission sisävesiliikennetyöryhmän päätöslauselmassa nro 40 määritettyä ikärajaa. Voimassa oleva ajokortti tai sen saamisen edellytyksenä oleva lääkärintodistus vaaditaan siksi, että edellä mainitussa päätöslauselmassa edellytetään kuljettajankirjan hakijan olevan fyysisesti ja henkisesti kykenevä ohjailemaan huviveneettä ja hänellä on erityisesti riittävä näkö- ja kuulokyky.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin siitä, miten huviveneenkuljettajankirjaa hakeva voisi osoittaa täyttävänsä 2 momentin 3 kohdan tutkintovaatimukset. Säännös vastaisi pääosin miehitysasetuksen 33 §:n 2 momenttia, mutta säännöstä täsmennettäisiin ja se muutettaisiin luettelon muotoon. Säännöksen 1 kohdan mukaan tutkintovaatimusten täyttäminen olisi osoitettava tietyt edellytykset täyttävän veneilyjärjestön myöntämällä todistuksella. Säännökseen lisättäisiin, että tutkintovaatimusten täyttäminen voitaisiin osoittaa myös merenkulkualan oppilaitoksen todistuksella, koska on olemassa myös merenkulun oppilaitoksia, jotka täyttävät tällaiset edellytykset ja myöntävät tällaisia todistuksia. Lisäksi säännöksessä viitattaisiin selkeyden vuoksi pelkän todistuksen sijasta veneilyn teorian osaamisesta annettuun todistukseen.

Säännöksen 3 momentin 2 kohdan mukaan tutkintovaatimusten täyttäminen voitaisiin osoittaa kuljettajan pätevyyskirjalla tai muulla ylemmällä, ammattimaiseen merenkulkuun tarkoitettulla kansipäällystön pätevyyskirjalla. Säännökseen lisättäisiin viittaus liikenteen palveluista annetun lain II osan 10 luvun 4 §:ään, jossa säädetään kaupparenkulun pätevyyskirjoista.

Säännöksen 3 momentin 3 kohdan mukaan tutkintovaatimusten täyttäminen voitaisiin osoittaa myös Liikenne- ja viestintävirastossa suoritettavalla kokeella.

Saman momentin 4 kohdassa edellytettäisiin lisäksi veneilyjärjestön tai merenkulun oppilaitoksen antamaa todistusta käytännön veneilyosaamisesta. Tällainen todistus vaadittaisiin kaikissa 1-3 kohdissa luetelluissa tapauksissa. Todistusta on edellytetty nykyisinkin, koska käytännön veneilyosaamista edellytetään myös aiemmin mainitussa päätöslauselmassa nro 40. Todistuksen käytännön veneilyosaamisesta voisi antaa muikin kuin tämän momentin 1 kohdassa tarkoitettu veneilyjärjestö tai merenkulun oppilaitos.

Säännöksestä poistettaisiin se, että hakija voi osoittaa täyttävänsä 2 momentin 3 kohdan tutkintovaatimukset todistuksella koulutuksesta, jonka tutkintovaatimukset vastaavat kyseisiä tutkintovaatimuksia. Jatkossa hyväksyttäisiin vain sellaisten veneilyjärjestöjen ja merenkulkualan oppilaitosten myöntämät veneilyn teorian osaamisen todistukset, joiden koulutustoiminnan ja todistuksenannon Liikenne- ja viestintävirasto on hyväksynyt.

Pykälän 4 momentin mukaan kansainvälinen huviveneenkuljettajankirja olisi pidettävä alkupe-
räisenä vesikulkuneuvon kulussa mukana. Säännös vastaa nykysääntelyä.

Pykälän 5 momentissa säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston valtuudesta antaa tarkempia määräyksiä saman pykälän 2 momentin 3 kohdan tutkintovaatimuksista eli Yhdistyneiden kansakuntien Euroopan talouskomission sisävesiliikennetyöryhmän päätöslauselmassa nro 40 asetetuista tutkintovaatimuksista.

42 §. Vesiliikenteen ohjaaja. Pykälässä säädettäisiin vesiliikenteen ohjaajan vaatimuksista. Vesiliikenteen ohjaamisesta säädettäisiin yleisesti esityksen 2 luvun 11 §:ssä.

Pykälän 1 momentin mukaan vesiliikenteen ohjaajana toimivan henkilön tulisi olla 18 vuotta täyttänyt ja hänen olisi annettava suostumuksensa tehtävään. Hänelle olisi annettava tehtävän edellyttämä ohjeistus. Säännökseen on otettu mallia ehdotettua uutta tieliikennelakia koskevan hallituksen esityksen (HE 180/2017 vp) 4 luvun 65 §:stä.

Pykälän 2 momentin mukaan henkilöön, joka on määrätty vesiliikenteen ohjaajaksi, sovellettaisiin rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen toimiessaan vesiliikenteen ohjaajana. Säännökseen on otettu mallia ehdotettua uutta tieliikennelakia koskevan hallituksen esityksen (HE 180/2017 vp) 4 luvun 65 §:stä.

43 §. Vesikulkuneuvon radiolähtetimen käyttäjä. Pykälä olisi luonteeltaan informatiivinen. Siinä viitattaisiin sähköisen viestinnän palveluista annettuun lakiin (917/2014), jossa säädetään meri-radioviestintään käytettävän radiolähtetimen käyttöön ja hallussapitoon tarvittavasta radiolu-vasta ja lähtetimen käyttöön tarvittavasta pätevyystodistuksesta. Säännös koskee sellaisia vesi-kulkuneuvoja, joissa on radiolähtetin.

44 §. Kansainvälisen huviveneenkuljettajankirjan hakeminen ja myöntäminen. Pykälän 1 mo-mentissa säädettäisiin siitä, että Liikenne- ja viestintävirasto myöntäisi hakemuksesta kansain-välisen huviveneenkuljettajankirjan ja tallentaisi sitä koskevat tiedot liikenteen palveluista an-netussa laissa tarkoitettuun liikenneasioiden rekisteriin. Kansainvälisen huviveneenkuljettajan-kirjan myöntämisen edellytyksenä olisi se, että hakija täyttää 41 §:ssä asetetut vaatimukset.

Pykälän 2 momentin mukaan kansainvälistä huviveneenkuljettajankirjaa koskevaan hakemuk-seen olisi liitettävä kaikki sen myöntämistä varten tarpeelliset tiedot ja selvitykset sekä passi-kuva. Säännökseen on otettu mallia liikenteen palveluista annetun lain II osan 10 luvusta, mutta siinä mainittaisiin erikseen velvollisuus liittää hakemukseen passikuva, koska kansainvälinen huviveneenkuljettajankirja on kuvallinen.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin myös, että jos hakija hakee kansainvälistä huviveneenkul-jettajankirjaa ensimmäistä kertaa, hänen on todistettava luotettavasti henkilöllisyytensä. Haki-jan henkilöllisyys todennettaisiin pääsääntöisesti hakemuksen mukana toimitettavasta ajokortin tai muun henkilöllisyystodistuksen kopiosta. Näihin säännöksiin on otettu mallia aluksen mie-hityksestä ja laivaväen pätevyyksistä annetusta asetuksesta.

45 §. Kansainvälisen huviveneenkuljettajankirjan voimassaolo ja uusiminen. Pykälän 1 mo-mentin mukaan kansainvälinen huviveneenkuljettajankirja on voimassa toistaiseksi. Säännös vastaisi nykysääntelyä.

Pykälän 2 momentin mukaan siinä tapauksessa, että huviveneenkuljettajankirja on myönnetty määräaikaisena ja sen haltija haluaa jatkaa sen voimassaoloa, sen haltijan olisi haettava kuljet-tajankirjaa uudestaan ja toimitettava Liikenne- ja viestintävirastolle kopio 2 §:n 2:n momentissa tarkoitettusta ajokortista tai lääkärintodistuksesta ja kopio aiemmasta huviveneenkuljettajankir-jasta. Aikaisemmin huviveneenkuljettajankirjoja on myönnetty määräaikaisina, minkä vuoksi kuljettajankirjan uusimisesta otettaisiin säännös lakiin.

Pykälän 3 momentin mukaan kadonnut tai tuhoutunut kansainvälinen huviveneenkuljettajan-kirja voitaisiin uusida ilman selvitystä terveydentilasta ja tutkintovaatimusten täyttämistä. Sel-vityksiä ei tarvittaisi, koska tiedot on tallennettu rekisteriin, kun kuljettajankirjaa on haettu en-simmäisen kerran.

46 §. Vuokraveneen kuljettajan pätevyysvaatimukset. Pykälä sisältäisi viittauksen liikennepal-velulain vuokraveneen kuljettajaa koskeviin pätevyysvaatimuksiin. Näitä pätevyysvaatimuksia täsmennettäisiin. Miehitettynä vuokratun vuokraveneen kuljettajalla olisi liikennepalvelulain II osan 10 luvun 7 §:n mukaan oltava vuokraveneen kuljettajankirja, jos vesikulkuneuvoa käytet-täisiin pääasiallisesti vuokraveneenä tulonhankkimistarkoituksessa korvausta vastaan. Muussa vuokravenetoiminnassa kuljettajankirjaa ei enää vaadittaisi.

4 luku. Vesiväylien merkitseminen ja vesiliikenteen ohjaaminen.

Merenkulun turvalaitteet

47 §. Merenkulun turvalaitteet. Pykälässä säädettäisiin merenkulun turvalaitteista ja niiden päätyypeistä.

Pykälän 1 momentissa määriteltäisiin nykyisen sääntelyn mukainen merenkulun turvalaite. Nykyisessä sääntelyssä merenkulun turvalaitteisiin luetaan myös vesiliikennemerkkit ja valo-opasteet. Nämä on tarkoitettu erottamaan merenkulun turvalaitteista, koska niitä käytetään vesiliikenteen ohjaamiseen. Merenkulun turvalaitteita käytetään vesiväylien merkitsemiseen myös sisävesillä.

Pykälän 2 momentissa lueteltaisiin kiinteät turvalaitteet ja 3 momentissa kelluvat turvalaitteet.

48 §. Turvalaitteita koskevien määräysten antaminen. Pykälässä säädettäisiin turvalaitteita koskevien määräysten ja ohjeiden antamisesta. Liikenne- ja viestintävirasto valtuutettaisiin antamaan näitä määräyksiä. Valtuutus vastaa nykyisen asetuksen Vesikulkuväylien merkitsemisestä (846/1979) antamaa valtuutta. Valtuutus on tarpeen nostaa lain tasolle. Pykälän mukaan Liikenne- ja viestintävirasto antaisi määräyksiä kulkuväylän merkitsemisestä ja valaisemisesta, käytettävästä viitoitusjärjestelmästä, turvalaitteiden nimityksistä, rakenteesta, merkityksestä, väri- ja valotunnuksista sekä turvalaitteiden rakentamisesta, asettamisesta, muuttamisesta ja poistamisesta.

49 §. Yleisen kulkuväylän vahvistaminen sekä turvalaitteen asettaminen ja poistaminen. Pykälässä säädettäisiin yleisen kulkuväylän vahvistamisesta ja turvalaitteiden asettamisesta ja poistamisesta.

Pykälän 1 momentin mukaan vesilain 10 luvun 2–4 §:n mukaisella menettelyllä määrätään yleinen kulkuväylä vesialueelle ja 10 luvun 5 §:n perusteella kulkuväylän ylläpitäjällä on oikeus maa- ja vesialueen omistajaan nähden asettaa turvalaitteita toisen alueelle. Vesilain mukaisen menettelyn lisäksi turvalaitteen asettamiseen tarvittaisiin Liikenne- ja viestintäviraston antama väyläpäätös, jonka yhteydessä varmistetaan, että kulkuväylä ja sen turvalaitteet eivät vaaranna liikenneturvallisuutta ja annetaan rakentamis-, asettamis- ja kunnossapitoehdot. Väyläpäätöksellä vahvistetaan lisäksi kulkuväylää koskevat tiedot, jotka tallennetaan Liikenne- ja viestintäviraston tietojärjestelmiin ja merkitään merikarttoihin. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä toimitettavan tiedon sisällöstä ja välittämistavasta.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin kaikkien väylään ja sen turvalaitteisiin tehtävien muutosten edellyttävän uutta väyläpäätösmenettelyä. Yleisen kulkuväylän kunnossapitäjä ei siten saisi tehdä muutoksia väylään ilman Liikenne- ja viestintäviraston vahvistusta. Tällä varmistetaan, että yleisten kulkuväylien merenkulullinen turvallisuus ylläpidetään ja että merikartalla olisi aina ajantasaiset tiedot väylistä ja niiden turvalaitteista.

Pykälän 3 momentissa Liikenne- ja viestintävirastolle annettaisiin velvollisuus ja oikeus puuttua puutteellisen tai harhaanjohtavan turvalaitteen ylläpitoon kehottamalla ylläpitovelvollista määräajassa korjaamaan laite ja tarvittaessa korjaamaan laite ylläpitovelvollisen kustannuksella. Puuttumisoikeus vastaisi nykyisen vesikulkuväylien merkitsemisestä annetun asetuksen (846/1979) mukaista oikeutta, joka on tarpeen nostaa lain tasolle.

Pykälän 4 momentissa kiellettäisiin käyttämästä yleisen kulkuväylän merkitsemiseen tarkoitettuja turvalaitteita yksityisten kulkuväylien merkitsemiseen. Tällä varmistettaisiin, että yleisen

kulkuväylän turvalaitteilla merkityt kulkuväylät on käsitelty tässä laissa ja vesilaissa säädettyjen säännösten mukaisesti.

50 §. *Erehdyttävä valo tai laite.* Pykälässä kiellettäisiin sellaisen mainos- tai merkkivalon tai muun laitteen asettaminen kulkuväylän läheisyyteen, joka muistuttaisi erehdyttävästi merenkulun turvalaitetta ja saattaisi näin vaarantaa merenkulun turvallisuuden.

51 §. *Turvalaitteeseen kiinnittyminen.* Pykälässä kiellettäisiin turvalaitteen toimivuuden vaarantaminen. Vesikulkuneuvon, pyydyksen tai muun toimivuutta vaarantavan esineen kiinnittäminen yleisen kulkuväylän turvalaitteeseen olisi kielletty.

52 §. *Toimimaton turvalaite.* Pykälässä säädettäisiin vesilläliikkujan velvollisuudesta ilmoittaa havaitsemastaan yleisen kulkuväylän toimimattomasta, vahingoittuneesta, paikaltaan siirtyneestä tai kadonneesta turvalaitteesta Liikenne- ja viestintävirastolle. Liikenne- ja viestintävirasto välittäisi tiedon kulkuväylän ylläpitäjälle.

Vesiliikenteen ohjaamisessa käytettävät pysäytysmerkit, vesiliikennemerkkit ja valo-opasteet

53 §. *Vesikulkuneuvolle annettavat pysäytysmerkit.* Pykälässä säädettäisiin vesikulkuneuvolle annettavista pysäytysmerkeistä. Näitä ovat näkö-, kuulo- ja radioviestintävälineellä annetut kansainväliset pysähdysmerkit sekä erityinen pysähdysmerkkilevy (kuva 1) ja punainen vilkkuva valo, jota näytetään samanaikaisesti vilkkuvan sinisen hälytysvalon kanssa. Kansainvälisistä pysäytysmerkeistä ensisijaisesti tulisi käyttää kansainvälistä L-kirjainta, joka on viestilippuna kelta-mustajakoinen (kuva 2) ja morsemerkinä lyhyt-pitkä-lyhyt-lyhyt. Pysähdysmerkkilevy olisi pienoiskoossa oleva tieliikennelain mukainen liikennemerkki C1 ”ajoneuvolla ajo kielletty”, jossa voi lisäksi olla keskellä sana STOP. Punainen vilkkuva valo yhdessä sinisen hälytysvalon kanssa käytettynä vastaa tieliikennelain mukaista liikenteenvalvojan antamaa pysäyttämismerkkiä.

54 §. *Vesiliikennemerkkin ja valo-opasteen asettaminen.* Pykälässä säädettäisiin vesiliikennemerkkin ja valo-opasteen asettamisesta.

Pykälän 1 momentin mukaan merkin ja valo-opasteen asettamisoikeuteen alueen omistajaan nähden noudatettaisiin mitä vesilain 10 luvun 5 §:ssä yleisen kulkuväylän ylläpitäjän oikeudesta turvalaitteen asettamisesta vesistöön tai sen rannalle säädetään. Edellä mainitun vesilain pykälän mukaan lupaviranomainen voi antaa yleisen kulkuväylän ylläpitäjälle luvan merenkulun turvalaitteen asettamiseksi vesistöön tai sen rannalle, jos asiasta ei ole sovittu alueen omistajan kanssa. Ehdotetussa tämän lain 54 §:n 1 momentissa merkin fyysisen asettamisen osalta vesiliikennemerkki ja valo-opaste rinnastettaisiin merenkulun turvalaitteeseen. Säännös vastaisi pääosin nykyisen vesiliikennelain 19 §:n 3 momenttia.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin vesiliikennemerkkin ja valo-opasteen asettajasta. Yleiselle kulkuväylälle asettaja olisi väylänpitäjä ja kulkuväylän ulkopuolisille alueille kunta lukuun ottamatta alikulkukorkeutta rajoittavan rakenteen, ilmajohdon, kaapelin tai putkijohdon merkitsemistapauksia, joissa merkin asettaa tällaisen rakenteen omistaja.

Pykälän 3 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirastolle tulisi ilmoittaa merkin ja valo-opasteen asettamisesta ja sen sijainnista. Liikenne- ja viestintävirastolla olisi oikeus poistaa tai siirtää epätarkoituksenmukaisesti asetettu vesiliikennemerkki tai valo-opaste.

Pykälän 4 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä toimitettavan tiedon sisällöstä ja välittämistavasta.

55 §. Valo-opaste. Pykälässä säädettäisiin vesiliikenteen valo-opasteista. Pykälän 1 momentin mukaan vesiliikennettä voitaisiin ohjata valo-opastein kanavilla ja avattavilla silloilla, kaapeikoissa, jyrkässä kaarteessa, jäätien ja väylän risteyksessä sekä satama-alueella.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin valo-opasteen sijoittamisesta.

Pykälän 3 momentissa selostettaisiin valo-opasteiden merkitykset.

56 §. Vesiliikennemerkin sijoittaminen ja ulkoasu. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin vesiliikennemerkin sijoittamisesta yleisesti siten, että ne ovat helposti havaittavissa ja haittaamatta liikennettä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin vesiliikennemerkin takasivusta. Sen tulisi olla harmaa, jollei sillä ole tarkoitus antaa kieltoja, määräyksiä tai tietoja kumpaankin suuntaan.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin vesiliikennemerkin pinnasta ja valaisemisesta.

Pykälän 4 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä vesiliikennemerkkien ja valo-opasteiden väreistä, rakenteesta ja mitoituksista. Määräykset olisivat luonteeltaan teknisiä. Määräyksissä voitaisiin määrätä muun muassa vesiliikennemerkkien vähimmäiskoot eri katseluetäisyyksillä.

Pykälän 5 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä vesistöissä tai sen yli kulkevien ilmajohtojen, kaapelien ja putkijohtojen merkitsemisestä vesiliikennemerkein.

57 §. Vesiliikennemerkkien vaikutusalue. Pykälässä säädettäisiin vesiliikennemerkin vaikutusalueesta, joka alkaa merkin kohdalla päättyen kiellon, määräyksen tai rajoituksen päättymistä osoittavan merkin kohdalla tai vastakkaista kulkusuuntaa varten asetettuun vastaavaan merkin kohdalla.

58 §. Vesiliikennemerkkien jaottelu. Pykälän mukaan vesiliikennemerkit jaettaisiin kieltomerkkeihin, määräysmerkkeihin, rajoitusmerkkeihin, varoitusmerkkeihin, tiedotusmerkkeihin, apumerkkeihin, kaapeli- ja johtotauluihin sekä suuntamerkkeihin.

59 §. Kielto-merkki. Pykälän 1 momentin mukaan kieltomerkillä kielletään vesillä liikkujalta jokin toiminta.

Pykälän 2 momentissa kuvataan merkin muoto ja sisältö.

60 §. Määräysmerkki. Pykälän 1 momentin mukaan määräysmerkillä määrätään vesillä liikkujan toimimaan merkin osoittamalla tavalla.

Pykälän 2 momentissa kuvataan merkin muoto ja sisältö.

61 §. Rajoitusmerkki. Pykälän 1 momentin mukaan rajoitusmerkillä rajoitetaan vesillä liikkujan toimintaa.

Pykälän 2 momentissa kuvataan merkin muoto ja sisältö.

62 §. Varoitusmerkki. Pykälän mukaan 1 momentin varoitusmerkillä osoitetaan vesialueella olevaa vesiliikenteelle vaarallista kohtaa.

Pykälän 2 momentissa kuvataan merkin muoto ja sisältö.

63 §. Tiedotusmerkki. Pykälän 1 momentin mukaan tiedotusmerkillä annetaan vesillä liikkujalle tarpeellista tietoa.

Pykälän 2 momentissa kuvataan merkin muoto ja väritys.

64 §. Apumerkki. Pykälän mukaan yhdessä kieltoa, määräystä, rajoitusta, varoitusta tai tiedotusta koskevan merkin kanssa voidaan käyttää apumerkkinä lisäkilpeä, jolla selvennetään päämerkin tarkoitusta ja kohdetta. Apumerkillä voidaan ilmaista muun muassa päämerkin vaikutusalueen pituutta tai suuntaa.

65 §. Kaapeli- ja johtotaulu sekä suuntamerkki. Pykälän mukaan kaapeli- ja johtotaululla sekä suuntamerkillä osoitetaan vesialueella merkin kohdalla kulkevaa kaapelia tai johtoa. Suuntamerkit kohdistetaan näyttämään kulkuväylän ja kaapelin tai johdon risteyskohtaa.

66 §. Ankkurin käyttökielto. Merkillä (kuva 3) kielletään ankkuroiminen sekä ankkurien ja niiden vajereiden ja ketjujen laahaaminen alueella, joka alkaa 100 metriä ennen merkkiä ja päättyy 100 metriä merkin jälkeen. Merkillä on tarkoitus suojata vedenalaisia rakenteita ja kaapeleita, jotka voisivat vaurioitua ankkurin käytön vuoksi. Merkki sijoitetaan kohdalle, jossa ankkurin käyttö vedenalaisen kaapelin tai rakenteen takia on kielletty, väylän kummallekin puolelle siten, että se näkyy molempiin suuntiin kuljettaessa. Merkissä on ankkuria esittävä kuvio.

67 §. Pysäköimiskielto. Merkillä (kuva 4) kielletään ankkuroiminen tai rantaan tai laituriin kiinnittyminen merkin vaikutusalueella, joka ilmoitetaan apumerkillä. Merkissä on kirjain P.

68 §. Kiinnittymiskielto. Merkillä (kuva 5) kielletään vesikulkuneuvon ja puutavaralautan rantaan tai laituriin kiinnittyminen 50 metriä merkin molemmin puolin, jollei vaikutusalueella ole apumerkein toisin ilmoitettu. Merkissä on pollaria ja köyttä esittävä kuvio.

69 §. Ohittamiskielto. Merkillä (kuva 6) kielletään vesikulkuneuvon ja puutavaralautan ohittaminen. Merkki sijoitetaan kulkusuuntaan nähden väylän oikealle puolelle. Merkissä on kaksi samansuuntaista nuolta.

70 §. Kohtaamiskielto. Merkillä (kuva 7) kielletään sekä vastaan tulevan vesikulkuneuvon kohtaaminen että toisen vesikulkuneuvon ohittaminen merkin ja vastakkaista kulkusuuntaa varten asetetun tai kiellon päättymiseksi asetetun merkin välisellä väyläosalla, jollei kiellon vaikutusalueella ole muutoin ilmoitettu. Kieltoa ei tarvitse noudattaa kohdattaessa alle 20 metrin pituinen puutavaralautta tai pienvesikulkuneuvo, jos ei ole estettä vesikulkuneuvojen vapaalle kululle. Merkki sijoitetaan kulkusuuntaan nähden väylän oikealle puolelle. Merkissä on kaksi vastakkaisiin suuntiin osoittavaa nuolta.

71 §. Aallokon aiheuttamisen kielto. Merkin (kuva 8) vaikutusalueella vesikulkuneuvolla liikkujan tulee nopeuttaan säätämällä välttää sellaisen liiallisen aallokon tai muun veden virtausvaikutuksen aiheuttamista, josta voi aiheutua vahinkoa paikallaan oleville tai liikkuville vesikulkuneuvoille, rakenteille tai muulle ympäristölle ja vesistön käytölle. Vesikulkuneuvolla tulee kuitenkin voida käyttää turvallisen ohjailukyvyyn edellyttämää nopeutta. Merkin vaikutusalue tarkennetaan tarvittaessa apumerkillä. Merkissä on aallokkoa esittävä kuvio.

72 §. Vesihiihtokielto. Merkillä (kuva 9) kielletään vesihiihto. Merkin vaikutusalue tarkennetaan tarvittaessa apumerkillä. Merkissä on vesihiihtäjää esittävä kuvio.

73 §. Purjelautailukielto. Merkillä (kuva 10) kielletään purjelautailu. Merkin vaikutusalue tarkennetaan tarvittaessa apumerkillä. Merkissä on purjelautailijaa esittävä kuvio.

74 §. Vesikulkuneuvon kulku moottorivoimaa käyttäen kielletty. Merkillä (kuva 11) kielletään vesikulkuneuvolla kulkeminen moottorivoimaa käyttäen. Liikennöintiä koskevat rajoitukset ja merkin vaikutusalue tarkennetaan tarvittaessa apumerkillä. Merkissä on potkurikuvio.

75 §. Vesiskootterilla ajo kielletty. Merkillä (kuva 12) kielletään vesiskootterilla tai muulla vastaavan tyyppisellä vesikulkuneuvolla ajaminen. Merkin vaikutusalue tarkennetaan tarvittaessa apumerkillä. Merkissä on vesiskootteriajaja osoittava kuvio.

76 §. Uiminen kielletty. Merkillä (kuva 13) kielletään uiminen. Merkin vaikutusalue tarkennetaan tarvittaessa apumerkillä. Merkissä on uimaria ja aaltoja esittävä kuvio.

77 §. Pysähtymismerkki. Merkkiä (kuva 14) käytetään valo-opasteiden yhteydessä ja se osoittaa kohdan, johon vesikulkuneuvon tai puutavaralautan etuosa on viimeistään pysäytettävä silloin, kun valo-opasteet osoittavat ajokieltoa. Merkin keskellä on vaakasuora viiva. Merkki voidaan sijoittaa odotuspaikan maaston tai rakenteiden mukaan kulkusuuntaan nähden joko väylän oikealle tai vasemmalle puolelle.

78 §. Annettava äänimerkki, äänen tunnus. Merkin (kuva 15) kohdalla on vesikulkuneuvosta annettava äänimerkki, jonka tunnus ilmoitetaan apumerkillä. Merkin keskellä on ympyrä. Merkki sijoitetaan kulkusuuntaan nähden väylän oikealle puolelle.

79 §. Otettava yhteys radiopuhelimella. Merkin (kuva 16) kohdalla on vesikulkuneuvosta otettava yhteys radiopuhelimella siten kuin merkillä määrätään. Merkissä on radiopuhelintyyppin lyhennekirjaimet ja niiden alla kutsukanavan numero. Tarpeelliset lisätiedot yhteydenottoa varten ilmoitetaan apumerkillä. Merkki sijoitetaan kulkusuuntaan nähden näkyvään paikkaan.

80 §. Nopeusrajoitus. Merkillä (kuva 17) ilmoitetaan suurin sallittu nopeus kilometreinä tunnissa (km/h). Nopeusrajoituksen vaikutusalueen tarkennukset tai nopeusrajoitus solmuina (knots) ilmoitetaan tarvittaessa apumerkillä. Väylää koskeva nopeusrajoitusmerkki sijoitetaan, mikäli mahdollista kulkusuuntaan nähden väylän oikealle puolelle.

81 §. Rajoitettu alikulkukorkeus. Merkillä (kuva 18) osoitetaan, että vesialueella on tällaisen merkin kohdalla tai tällaisin merkein varustetulla osalla alikulkukorkeus rajoitettu. Merkin keskellä olevat numerot osoittavat suurimman alikulkukorkeuden metreissä. Merkin yläreunassa on kolmio, jonka kärki on alaspäin. Merkki voidaan sijoittaa kulkusuuntaan nähden joko väylän oikealle tai sen molemmille puolille lukuun ottamatta siltoja, joissa se sijoitetaan siltapalkkiin. Lisäksi merkki voidaan ilmajohdoissa kiinnittää alle 300 metrin havaitsemisetaisyydellä suoraan johtoon. Jos merkki on varustettu merkin vaikutussuuntaa osoittavalla apumerkillä (kuva 34), se osoittaa suurimman alikulkukorkeuden apumerkin ilmoittamassa suunnassa.

82 §. Rajoitettu kulkusyvyys. Merkillä (kuva 19) osoitetaan, että väylällä on tällaisen merkin kohdalla tai tällaisin merkein varustetulla osalla kulkusyvyys rajoitettu. Merkin keskellä olevat numerot ilmoittavat sallitun kulkusyvyuden metreissä. Merkin alareunassa on kolmio, jonka kärki on ylöspäin.

83 §. Rajoitettu kulkuleveys. Merkillä (kuva 20) osoitetaan, että väylällä on tällaisen merkin kohdalla tai tällaisin merkein varustetulla osalla kulkuleveys rajoitettu. Merkin keskellä olevat numerot osoittavat vesikulkuneuvon suurimman sallitun leveyden metreissä. Merkin sivuilla on

kolmiot, joiden kärkien välissä ovat alusleveyttä osoittavat numerot. Merkki voidaan sijoittaa kulkusuuntaan nähden joko väylän oikealle tai vasemmalle puolelle.

84 §. Yleinen varoitusmerkki. Merkillä (kuva 21) määrätään, että sen läheisyydessä on vesiliikenteessä noudatettava erityistä varovaisuutta. Varoituksen syy ja merkin vaikutusalueen tarkennukset ilmoitetaan tarvittaessa apumerkillä. Merkin keskellä on pystysuora viiva.

85 §. Voimakas virtaus ja virtauksen suunta. Merkillä (kuva 22) varoitetaan, että väylällä on tällaisen merkin jälkeen vesikulkuneuvon kulkemista häiritsevä virtaus. Virtauksen suunta ilmoitetaan tarvittaessa apumerkillä. Merkin keskellä on virtausta esittävä kuvio. Merkki voidaan sijoittaa kulkusuuntaan nähden joko väylän oikealle tai vasemmalle puolelle.

86 §. Väylän reuna. Merkillä (kuva 23) varoitetaan väylän reunasta ja osoitetaan väylän reunan etäisyys merkistä. Merkin keskellä oleva laaja kolmio osoittaa kohtisuoran suunnan väylän reunaan ja kolmion sisällä olevat numerot ilmoittavat väylän reunan etäisyyden merkistä metreissä.

87 §. Varoitus uimapaikasta. Merkillä (kuva 24) varoitetaan uimapaikasta. Merkin osoittaman vesialueella olevan yleisen uimapaikan läheisyydessä on noudatettava erityistä varovaisuutta. Merkissä on uimarin päätä ja aaltoja esittävä kuvio.

88 §. Pysäköiminen sallittu. Merkillä (kuva 25) osoitetaan pysähtymistä varten varatut laiturit ja muut tähän tarkoitetut kohdat. Vesikulkuneuvon ja puutavaralautan rantaan kiinnittäminen tai, jollei se ole mahdollista, niiden ankkuroiminen on sallittu sillä puolella väylää, jolle merkki on sijoitettu. Merkissä on kirjain P. Merkki voidaan varustaa (kuva 34 mukaisella) päämerkin vaikutussuuntaa osoittavalla apumerkillä.

89 §. Kiinnittyminen sallittu. Merkillä (kuva 26) osoitetaan, että vesikulkuneuvon ja puutavaralautan kiinnittäminen rantaan tai laituriin on sallittu merkin kohdalla ja 50 metriä sen molemmin puolin, ellei vaikutusalueita ole apumerkein toisin ilmoitettu. Merkissä on pollaria ja köyttä esittävä kuvio.

90 §. Ilmajohto. Merkki (kuva 27) voidaan sijoittaa kulkusuuntaan nähden joko väylän oikealle puolelle tai molemmille puolille väylää kohdalle, jossa johtolinjat risteää väylän. Merkissä on ylhäältä alas iskevää salamaa esittävä kuvio. Merkkiä käytetään yhdessä Rajoitettu alikulkukorkeus -merkin kanssa, joka on ylimpänä. Jos useita ilmajohtoja on lähekkäin, merkitään äärimmäiset johdot Rajoitettu alikulkukorkeus- ja Ilmajohto-merkkien yhdistelmällä ja lisäksi mahdollisella apukilvellä. Tässä tapauksessa Rajoitettu alikulkukorkeus -merkki osoittaa alimman ilmajohdon mukaisen turvallisen alituskorkeuden. Ilmajohtoon kiinnitetyn Rajoitettu alikulkukorkeus -merkin yhteydessä ei käytetä Ilmajohto-merkkiä.

91 §. Puhelin. Merkissä (kuva 28) on puhelinta osoittava kuvio. Merkki voidaan varustaa puhelimen sijaintia tai etäisyyttä ilmoittavalla apukilvellä.

92 §. Lauttaväylän risteäminen. Merkillä (kuvat 29 ja 30) osoitetaan, että vesialuetta ja siinä mahdollisesti olevaa kulkuväylää risteää lauttaväylä. Merkissä on lauttaa esittävä kuvio. Jos lautta kulkee köyden varassa, merkissä on lisäksi valkoinen vaijeria esittävä viiva (kuva 29). Merkin yhteydessä voidaan lisäksi käyttää apukilpeä, jossa on teksti "Varo vaijeria". Jos lautta on vapaasti kulkeva, merkissä ei ole vaijeria esittävää viivaa (kuva 30). Jos lauttaväylä risteää kauppamerenkulkuun käytettävää väylää, merkin yhteydessä käytetään lisäksi kuvan 15 (annettava äänimerkki) mukaista merkkiä, joka on apukilpineen ylimpänä. Merkit sijoitetaan hyvin näkyvälle paikalle vesikulkuneuvon mahdollisesti tarvittavan pysäyttämisen kannalta riittävälle etäisyydelle risteävästä lauttaväylästä. Jos lauttaväylä risteää matalaväylää, tai lauttaväylän

poikki ei kulje yleistä kulkuväylää, voidaan lauttaväylän risteämistä osoittavat merkit sijoittaa vaihtoehtoisesti laitureiden päihin.

93 §. Mahdollisuus radiopuhelinyhteyteen. Merkillä (kuva 31) osoitetaan, että väylältä on mahdollisuus ottaa radiopuhelinyhteys merkin osoittamalla kutsukanavalla. Merkissä on radiopuhelintyyppin lyhennekirjaimet ja niiden alla kutsukanavan numero. Merkki sijoitetaan kulkusuuntaan nähden näkyvään paikkaan.

94 §. Juomavesipiste. Merkissä (kuva 32) on vesihanaa osoittava kuvio. Merkki voidaan varustaa lisäksi apumerkillä, jossa on tiedot vesipisteen sijainnista.

95 §. Kiellon, määräyksen tai rajoituksen päättymisen. Merkillä (kuva 33) osoitetaan kiellon, määräyksen tai rajoituksen päättymisen. Merkissä on diagonaaliviiva. Merkki sijoitetaan kulkusuuntaan nähden oikealle puolelle tai vastakkaiselle ajosuunnalle tarkoitettua vastaavaan kielto-, määräys- tai rajoitusmerkin kääntöpuolelle.

96 §. Päämerkin vaikutussuuntaa osoittava apumerkki. Merkki (kuva 34a) on suorakulmaisen kolmion muotoinen ja sen suora kulma osoittaa merkin vaikutussuuntaan. Merkkikolmion kantavipu on päämerkin korkuinen, ja se sijoitetaan välittömästi päämerkin viereen. Havaittavuuden parantamiseksi voidaan vaikutussuuntaa osoittavassa apumerkissä käyttää suorakulmion muotoista pohjaa, jonka väri määräytyy päämerkin värien mukaan: kielto-, määräys-, rajoitus- ja varoitusmerkeissä punainen, tiedotusmerkeissä sininen (kuva 34b).

97 §. Apukilpi. Apukilpi (kuvat 35, 15 ja 22) on suorakaiteen muotoinen ja sen leveys on yhtä suuri kuin päämerkin leveys. Etäisyyttä tai vaikutusaluetta ilmoittavat apukilvet sijoitetaan päämerkin yläpuolelle. Muut päämerkin kohdentamista ja tarkentamista koskevat apukilvet sijoitetaan päämerkin alapuolelle.

98 §. Kaapeli- ja johtotaulut. Merkillä (kuva 36) osoitetaan, että väylällä tai muulla vesialueella, jota käytetään kulkemiseen, on tällaisen merkin kohdalla laskettu vesialueelle kaapeli, vesi-, viemäri- tai muu johto. Kaapeli- ja johtotaulut ovat suorakaiteen muotoisia, ja niissä on krominkeltaisella pohjalla isoilla mustilla kirjaimilla kaapelitaulussa sana KAAPELI (KABEL, CABLE) ja johtotaulussa maininta putkijohdon laadusta (esimerkiksi MAAKAASU tai VESI-JOHTO). Kaapeli- ja johtotaulu sijoitetaan vesialueen kummallekin rannalle kohtisuoraan kaapelin, vesi-, viemäri- tai muun johdon suuntaa vastaan siten, että tauluja yhdistävä suora osoittaa kaapelin, vesi-, viemäri- tai muun johdon sijainnin.

99 §. Suuntamerkit. Suuntamerkkejä voidaan käyttää tarkentamaan kaapelin tai johdon sijaintia väylän risteämäkohdassa, jos kaapelitauluilla sitä ei voida riittävästi selvästi osoittaa. Suuntamerkkien (alempi ja ylempi, kuva 37) kautta kulkeva suora osoittaa kaapelin tai johdon sijainnin väylän kohdalla. Alempi suuntamerkki on ympyrän muotoinen, valkoisen reunuksen ympäröimä punainen merkki. Valkoisen reunuksen leveys on 1/8 merkin halkaisijasta. Ylempi suuntamerkki muodostuu kahdesta, päällekkäin asetetusta merkistä, joista ylempänä oleva on samanlainen kuin alempi suuntamerkki. Välittömästi sen alapuolella on kärjellään oleva nelion muotoinen, punaisen reunuksen ympäröimä valkoinen merkki, jonka reunuksen leveys on 1/8 merkin lävistäjistä. Suuntamerkkien korkeudet tulee mitoittaa siten, että ne ovat kaapelia risteävältä väylältä selvästi havaittavissa.

5 luku. Kiellot, rajoitukset ja luvat kilpailuihin ja harjoituksiin.

100 §. *Vesialueen tilapäinen sulkeminen.* Liikenteen keskeyttämisestä ja vesialueen tilapäisestä sulkemisesta ei tällä hetkellä kanavia lukuun ottamatta ole säädetty. Säännös on tarpeen onnettomuuden tai jonkin vastaavan, kiireellisen syyn vuoksi. Pysyvistä kulkuväylän sulkemisesta tai rajoittamisesta on säädetty vesilaissa. Esitetyn pykälän mukaan päätöksen väliaikaisesta keskeyttämisestä tekisi Liikenne- ja viestintävirasto. Säännös mahdollistaisi tilapäisen sulkemisen kaikilla vesialueilla, ei vain yleisillä kulkuväylillä.

101 §. *Alueelliset ja vesikulkuneuvotyyppejä koskevat kiellot ja rajoitukset.* Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että jos liikenteen, ympäristön, kalastuksen tai muun elinkeinon suojaamiseksi tai yleisen virkistyskäytön taikka muun yleisen edun vuoksi on tarpeen, määrättyllä vesialueella voitaisiin kieltää vesikulkuneuvolla liikkuminen määräajaksi tai toistaiseksi kokonaan taikka rajoittaa sitä. Ympäristön suojaamisella tarkoitettaisiin tässä myös sellaisten rakenteiden suojaamista, joilla tehdään rakentamis- tai ylläpitotöitä vesialueeseen tai kulkuväylään liittyvällä tai sen ylittävällä tai alittavalla alueella. Päätöksen kiellosta tai rajoituksesta tekisi Liikenne- ja viestintävirasto.

Nykyisen vesiliikennelain 15 §:n mukaan Liikennevirasto on toiminut päätöksentekijänä yleisiä kulkuväyliä koskevien kieltojen ja rajoitusten osalta ja ELY-keskusten ympäristövastuualue on ollut päätöksentekijä muita vesialueita koskevien kieltojen ja rajoitusten osalta. On tarkoituksenmukaista yhdistää päätöksentekijä yhdeksi tahoksi, jotta tiettyä vesialuetta koskevia päätöksiä ei tarvitsisi jakaa kahden eri viranomaisen tekemiksi päätöksiksi. Näin päätökset saadaan yhdenmukaisemmiksi ja päätösten yhteydessä voidaan paremmin arvioida kieltojen ja rajoitusten yhteisvaikutusta. Tämän momentin nojalla määrättäviä alueellisia kieltoja ja rajoituksia olisivat käytännössä yleensä vesikulkuneuvon käyttökielto moottorivoimaa käyttäen, aallokon aiheuttamisen kielto ja nopeusrajoitus.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin nykyisen vesiliikennelain 16 §:n mukaisista vesikulkuneuvotyyppejä koskevista kielloista ja rajoituksista. Näistäkin kielloista ja rajoituksista päättäisi Liikenne- ja viestintävirasto. Nykyisin kauppamerenkulkuun käytettävien vesikulkuneuvojen kieltoista ja rajoituksista päättää Liikenteen turvallisuusvirasto ja muiden vesikulkuneuvojen kieltoista ja rajoituksista alueellisen ELY-keskuksen ympäristövastuualue. Päätöksentekoviranomainen on tässäkin perusteltua yhdistää, jotta eri vesikulkuneuvotyyppien kokonaisvaikutus voitaisiin paremmin ottaa kieltoja ja rajoituksia määrättäessä huomioon. Näitä vesikulkuneuvotyyppikohtaisia kieltoja ja rajoituksia voitaisiin antaa edelleen nykyisen lain mukaisesti vain niissä tapauksissa, joissa jonkin moottorikäyttöisen vesikulkuneuvon käytöstä aiheutuisi huomattavaa haittaa luonnolle tai muulle ympäristölle, kalastukselle tai muulle elinkeinolle, yleiselle luonnon virkistyskäytölle tai muulle yleiselle edulle. Tämän 2 momentin nojalla määrättäviä kieltoja ja rajoituksia olisivat yleensä tietyn vesikulkuneuvotyyppin käytön kielto moottorivoimaa käyttäen, vesiskootterilla ajon kielto, vesihiihtokielto sekä vesikulkuneuvo-kohtainen nopeusrajoitus.

Kielto tai rajoitus ei edelleenkään koskisi työnteon tai asunnon sijainnin takia tarpeellista vesikulkuneuvon käyttöä taikka vaikeasti liikuntavammaisen henkilön vesikulkuneuvon käyttöä, ellei päätöksessä erityisen painavasta syystä toisin määrätä. Erityisen painavana syynä pidetään yleisen turvallisuuden tai ympäristön kannalta merkityksellisen syyn olemassa oloa. Nopeusrajoitus olisi kuitenkin näissä tapauksissa aina voimassa.

Myös virka-, ensihoidon- ja pelastustoimen suorittamista koskeva taikka muusta painavasta syystä välttämätön vesikulkuneuvolla liikkuminen olisi kiellosta tai rajoituksesta huolimatta yhä sallittua. Kielto tai rajoitus ei koskisi myöskään Puolustusvoimien toimintaa.

102 §. Kielto- ja rajoitusasioiden käsittely. Alueellisen tai vesikulkuneuvotyyppeä koskevan kiellon tai rajoituksen määrittämistä koskevan esityksen Liikenne- ja viestintävirastolle voisi tehdä kunta tai kunnan jäsen, Väylävirasto, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus tai sellainen viranomaisena, yhteisö taikka vesialueen omistaja, jota asia koskee. Liikenne- ja viestintävirasto voisi pykälän mukaan itsekin panna vireille kiellon tai rajoituksen määrittämisen. Ennen päätöksen antamista on viranomaisen kuultava asianosaisia.

Pykälään esitetään sisällytettäväksi nykyisen vesiliikenneasetuksen 2 luvun kielto- ja rajoitusasioiden käsittelyä koskevat säännökset. Näissä säädetään tarkemmin esityksen tekemisestä, esityksen kuuluttamisesta, muistutusten jättämisestä sekä päätöksestä kuuluttamisesta ja tiedoksi antamisesta.

103 §. Kiellon ja rajoituksen voimaantulo. Liikenne- ja viestintäviraston antama kielto- tai rajoituspäätös ei tulisi automaattisesti voimaan muutoksenhausta huolimatta, vaan voimaantulosta tulisi päätöksessä erikseen määrätä. Muutoksenhakuviranomaisella olisi kuitenkin mahdollisuus kieltää päätöksen täytäntöönpano.

104 §. Kiellon ja rajoituksen merkitseminen. Vesikulkuneuvolla liikkumista koskeva kielto tai rajoitus olisi mahdollisuuksien mukaan merkittävä vesialueelle tai sen läheisyyteen. Kelluvia merkkejä ei tarvitsisi käyttää. Merkitsemisestä vastaisi yleisen kulkuväylän osalta väylänpitäjä ja muualla asianomainen kunta. Alueen omistajan kanssa on sovittava, jos merkit asetetaan rannalle tai vesistöön pysyvästi, jollei ole kysymys vähäisistä merkeistä tai laitteista. Pykälässä ehdotettu kiellon ja rajoituksen merkitseminen on soveltuvin osin yhdenmukainen vesilain (587/2011) 10 luvun 5 §:n menettelyn kanssa.

Nopeusrajoitus olisi merkittävä silloin kuin se olisi mahdollista myös kansallisen merikarttaviiranomaisen toimesta tai auktorisoimana julkaistuihin merikarttoihin esim. mittakaavan sen salliessa.

105 §. Kielto- ja rajoituspäätöksen muuttaminen. Jos olosuhteet ovat olennaisesti muuttuneet, voidaan kielto- ja rajoituspäätöstä muuttaa. Aiemmin annettua päätöstä muutettaessa esitetään soveltuvin osin noudatettavaksi samoja säännöksiä kuin päätöstä annettaessakin.

106 §. Lupa kilpailuihin ja harjoituksiin. Pykälä vastaisi pääosin nykyistä vesiliikennelain sääntelyä. Pykälän 1 momentin mukaan moottorikäyttöisten vesikulkuneuvojen toistuvaa tai pysyvää, samalla vesialueella tapahtuvaa kilpailua tai harjoitusta varten olisi haettava, sen lisäksi mitä luvanvaraisuudesta muualla säädetään, kunnan ympäristönsuojeluviranomaisen lupa. Toistuvalla tilaisuudella tarkoitetaan kilpailua tai harjoitusta, joka järjestetään useammin kuin yhden kerran saman kesän aikana. Toistuvaksi katsottaisiin myös puheena olevat tilaisuudet, jos ne järjestetään vuosittain säännöllisesti.

Jos kilpa- tai harjoitteluala on perustettu siten, että se on tarkoitukseensa osoitettu asema- tai rakennuskaavassa tai alueelle on annettu ympäristölupamenettelylain (735/91) 2 §:ssä tarkoitettu ympäristölupa, ei 1 momentissa tarkoitettua lupaa tarvittaisi.

Pykälän 2 momentin mukaan vastaava lupa olisi haettava myös yksittäisen tapahtuman järjestämiseksi, jos tapahtumasta arvellaan todennäköisesti aiheutuvan merkityksellisiä ympäristöhaittoja, joita ovat muun muassa melu sekä ilmaan ja vesistöön aiheutuvat päästöt. Kunta voisi periä maksun 1 momentissa ja 2 momentissa tarkoitetuista luvista.

Jos kilpa- tai harjoitteluala ulottuu usean kunnan alueelle, pykälän 3 momentin mukaan luvan antajana olisi toimivaltainen ELY- keskus eli joko lähtö- tai määräpaikan ELY- keskus. Usean

ELY-keskuksen alueella pidettävän kilpailu- tai harjoitusluvan antaa se ELY- keskus, jonka alueella kilpailu tai harjoitus pääosin pidetään.

Pykälän 4 momentin mukaan pykälässä tarkoitettun luvan myöntämisen edellytyksenä on, että tapahtuma täyttää riittävät turvallisuuden vaatimukset ja ettei toiminnasta aiheudu kohtuutonta haittaa luonnolle tai muulle ympäristölle, kalastukselle, yleisen luonnon virkistyskäytölle tai muulle yleiselle edulle. Myös alueen omistajan suostumus tarvitaan.

Pykälän 5 momentin mukaan lupaa ei kuitenkaan tarvittaisi pelastus- tai meripelastustoimen, vesiliikennettä valvovien viranomaisten eikä Puolustusvoimien harjoituksiin. Säännös vastaisi pääosin nykyisen vesiliikennelain 21 §:n 5 momenttia, mutta se ulotettaisiin koskemaan myös poliisin, Tullin ja Liikenne- ja viestintäviraston harjoituksia. Siinä viitattaisiin palo- ja meripelastustoimen sijasta pelastus- tai meripelastustoimeen. Pelastustoimi kattaisi pelastuslaitoksen lisäksi pelastustoimen järjestelmään kuuluvat sopimuspalokuntien yksiköt.

Pykälän 6 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirastolta olisi mahdollista hakea väliaikaista poikkeusta alueellisesta kiellosta tai rajoituksesta tai väliaikaista vesialueen sulkemista, jos kilpailu tai harjoitus sitä edellyttäisi. Tämä on uusi säännös, joka on tarpeen kilpailujen ja harjoitusten toteuttamiseksi ja vesiliikenteen ohjaamiseksi näiden tapahtumien aikana.

6 luku. Vesikulkuneuvoja ja niiden varusteita koskevat vaatimukset.

107 §. Vesikulkuneuvon rakenne, varusteet ja kunto. Pykälän vastaisi pääosin nykyisen vesiliikennelain 8 §:ää. Pykälän 2 momentin sanamuotoa selkeytettäisiin ja sitä muutettaisiin siten, että se kattaisi myös vesikulkuneuvon käytöstä aiheutuvan merkittävän tai tarpeettoman häiriön, jotta myös muun muassa ympäristölle ja yleiselle tai yksityiselle edulle aiheutuva ei-aineellinen häiriö tulisi huomioitua paremmin. Nykyisessä vesiliikennelaissa säännös kattaa merkityksellisen tai tarpeettoman haitan luonnolle tai muulle ympäristölle, kalastukselle, yleiselle luonnon virkistyskäytölle tai muulle yleiselle tai yksityiselle edulle. Haitan aiheuttaminen ympäristölle voisi tarkoittaa myös esimerkiksi kanavan laitteiden vaurioittamista.

108 §. Vesikulkuneuvon varusteet. Pykälään koottaisiin vesikulkuneuvolta edellytettävät varusteet, joista säädetään nykyisessä vesiliikenneasetuksen (124/1997) 2 §:ssä.

Pykälän 1 momentissa olisi varustevaatimukset, joita edellytetään kaikilta liikkeellä olevilta moottorilla varustetuilta sekä rungoltaan yli viiden metrin pituisilta purjeella varustetuilta vesikulkuneuvoilta. Momentti vastaisi pääosin nykyistä vesiliikenneasetuksen luetteloa varusteista, mutta sen sanamuotoa selkeytettäisiin ja tietyiltä osin täydennettäisiin.

Koska säännös koskee liikkeellä olevia moottorilla varustettuja vesikulkuneuvoja, säännöksen piiriin kuuluisivat myös esimerkiksi liikkeellä olevat moottorilla varustetut saunalautat.

Säännöksen mukaan varusteiden tulisi olla käyttökuntoiset. Tällä tarkoitettaisiin esimerkiksi sitä, että pelastusliivien tulee olla ehjät ja tarvittaessa valmistajan ohjeiden mukaisesti huolletut.

Pykälän 1 momentin 1 kohdassa säädettäisiin, että säännöksen piiriin kuuluvissa vesikulkuneuvoissa olisi oltava hyväksytty pelastusliivi, kelluntapukine tai pelastuspuku kaikille vesikulkuneuvossa oleville henkilöille ja niiden tulisi vastata kooltaan ja kantavuudeltaan henkilön kokoa ja painoa, kuten nykyäänkin. Siitä, mitkä pelastusliivit, kelluntapukineet ja pelastuspuvut hyväksyttäisiin, voitaisiin antaa tarkempia määräyksiä pykälän viimeisen momentin mukaan Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä.

Pykälän 1 momentin 2 kohdassa vaadittaisiin tyhjennuspumppua tai muuta välinettä veden poistamiseen, kuten nykyäänkin. Pumpun korvaava väline voi olla esimerkiksi äyskäri, jos se soveltuu kyseessä olevassa vesikulkuneuvossa veden poistamiseen.

Pykälän 1 momentin 3 kohtaa täydennettäisiin nykyiseen verrattuna siten, että valitun välineen, eli airojen, melan tai ankkurin köysineen, olisi oltava asianmukainen vesikulkuneuvon kokoon ja ominaisuuksiin nähden. Aivot tai mela eivät olisi riittäviä täyttämään tätä vaatimusta esimerkiksi suurissa huvialuksissa, vaan ankkuri köysineen olisi näissä ensisijainen vaihtoehto. Ankkurissa voisi olla köyden sijaan tai lisäksi myös ketju. Varusteen tulisi olla sellainen, että sillä pystytään vaikuttamaan vesikulkuneuvon liikkumiseen esimerkiksi jouduttaessa tuuliajolle.

Pykälän 1 momentin 4 kohdassa vaadittaisiin standardin EN 3 mukainen asianmukaisesti tarkastettu käsiammutin, jonka teholuokka on vähintään 8A 68B, sellaisiin vesikulkuneuvoihin, joissa on liekillä toimiva polttolaite, kuten esimerkiksi polttoainekäyttöinen grilli, retkikeittiö tai lämmitin, sisä- tai sisäperämoottori tai yli 25 kilowatin tehoinen perämoottori. Kohdassa edellytettäisiin käsiammuttimien tarkastusta vähintään vuoden välein. Käsiammuttimien tarkastuksesta ja huollosta säädetään käsiammuttimien tarkastuksesta ja huollosta annetussa sisäasiainministeriön asetuksessa (917/2005). Siinä edellytetään, että käsiammuttimien tarkastus on tehtävä vuoden välein, jos käsiammutinta säilytetään paikassa, jossa se on alttiina sammuttimen toimintakuntoon vaikuttaville tekijöille, kuten kosteudelle, tärinälle, lämpötilojen vaihtelulle tai pakkaselle. Vesikulkuneuvossa säilytettävän sammuttimen voidaan katsoa altistuvan näille tekijöille. Vesiskootterissa ei kuitenkaan tarvitsisi olla käsiammutinta. Tällä hetkellä vastaava säännös on Merenkulkuhallituksen päätöksessä (D:nro 4/00/97), mutta sääntely nostettaisiin lain tasolle.

Pykälän 2 momentin mukaan vesikulkuneuvossa olisi oltava meriteiden sääntöjen osan D mukaiset merkinantolaitteet. Säännös perustuisi meriteiden sääntöihin. Osan D säännössä 33 edellytetään, että vähintään 12 metrin pituisessa vesikulkuneuvossa on oltava vihellin, yli 20 metrin pituisessa vesikulkuneuvossa lisäksi laivakello ja yli 100 metrin pituisessa vesikulkuneuvossa tämän lisäksi kumistin. Laivakello tai kumistin voidaan tietysti edellytyksin korvata myös muulla laitteella. Alle 12 metrin pituisessa vesikulkuneuvossa on oltava jokin laite, jolla voidaan antaa voimakas äänimerkki. Säännös olisi uusi.

Pykälän 4 momentissa olisi informatiivinen säännös siitä, että valoista eli merkkilyhdyistä ja nestekaasulaitteista säädetään erikseen. Säännös vastaisi nykyistä vesiliikenneasetuksen 2 §:n 4 momenttia. Säännöksen viittauksella tarkoitetaan nestekaasulaitosten turvallisuusvaatimuksista annettua valtioneuvoston asetusta (858/2012). Asetuksen 5 § ja asetuksen liite koskevat vesikulkuneuvoja. Valojen sijoituksesta ja teknisistä yksityiskohdista määrätään meriteiden sääntöjen liitteessä I.

Lisäksi 4 momentissa säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston valtuudesta hyväksyä vesikulkuneuvoissa käytettäviä merkkilyhtyjä. Merenkulkuhallitus on antanut vuonna 1981 päätöksen merkkilyhtyjien hyväksymisestä (Dnro 1466/81/301) ja se on uudistettu vuonna 1995 (Dnro 3/00/95, annettu Merenkulkuhallituksen tiedostuslehdellä nro 15/15.8.1995). Päätös perustuu meriteiden sääntöjen liitteen I kohtaan 13. Kyseisessä kohdassa edellytetään, että sen valtion asianomaisen viranomaisen, jossa alus on rekisteröity, on hyväksyttävä lyhtyjien ja merkkikuvioiden rakenne sekä lyhtyjien asennus alukseen. Merkkilyhdyt voitaisiin jatkossakin hyväksyä, jos siihen on tarvetta. Osa merkkilyhtyjien hyväksynnöistä on laivavarusteista ja neuvoston direktiivin 96/98/EY kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/90/EU piirissä.

Pykälän 5 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirastolla olisi valtuus antaa tarkempia määräyksiä vesikulkuneuvojen ja niiden moottoreiden sekä varusteiden ja tarvikkeiden ominaisuuksista, rakenteesta, laadusta, määrästä, kunnosta ja käytöstä. Tämä valtuutus koskisi myös merkilyhtyjä. Määräyksenantovaltuuden nojalla voitaisiin myös tarvittaessa kieltää tiettyjen varusteiden käyttö. Esimerkiksi kanavissa voisi olla tarpeen kieltää lepuuttajien käyttö, koska irrotessaan ne voivat joutua kanavan sulkukoneistoon ja aiheuttaa siten 107 §:n 2 momentin vastaista haittaa ympäristölle.

Samanaikaisesti nojalla Liikenne- ja viestintävirastolla olisi myös valtuus antaa määräyksiä miehittettynä vuokrattavilta vuokraveneiltä vaadittavista laitteista ja varusteista. Tällä hetkellä Liikenteen turvallisuusvirastolla on valtuus antaa määräyksiä miehittettynä ja miehittämättömänä vuokrattavilta vuokraveneiltä vaadittavista laitteista ja varusteista alusturvallisuuslain 23 §:n nojalla. Liikenteen turvallisuusvirasto on antanut sen nojalla määräyksen vuokraveneiden laitteista ja varusteista, ja määräys olisi tarkoitus kumota samalla kun katsastusvaatimus poistuu. Määräyksenantovaltuus mahdollistaisi nopean puuttumisen, jos vuokrattavien vesikulkuneuvojen tai niiden varusteiden osalta tarvitaan täydennyksiä.

109 §. *Vesikulkuneuvoja ja niiden varusteita koskevat poikkeukset.* Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että Liikenne- ja viestintävirasto voisi erityisestä syystä yksittäistapauksessa myöntää poikkeuksia vesikulkuneuvon rakennetta, moottoria, varusteita ja tarvikkeita koskevasta säännöksistä ja määräyksistä. Poikkeusten myöntämisen ehtona olisi se, että tästä ei aiheudu vaaraa vesiliikenteen tai henkilöiden turvallisuudelle tai ympäristölle ja että säännösten tai määräysten soveltaminen olisi ilmeisen tarkoituksetonta tai kohtuuttoman hankalaa.

Säännös perustuisi nykyisen vesiliikennelain 9 §:n 3 momenttiin. Säännöksessä olisi uutta se, että poikkeamisesta ei saisi aiheutua vaaraa myöskään ympäristölle. Säännöksessä korostettaisiin myös erikseen sitä, ettei henkilöiden turvallisuutta saisi vaarantaa, millä tarkoitettaisiin esimerkiksi sitä, ettei vesikulkuneuvon rakenteesta saisi aiheutua siinä kuljetettaville henkilöille heidän terveyttään selvästi vaarantavia riskejä.

Säännöksessä yksittäistapauksella tarkoitettaisiin esimerkiksi tiettyä tapahtumaa, jota varten tapahtuman järjestäjä tarvitsisi poikkeusta liittyen tapahtumassa käytettävien vesikulkuneuvojen ominaisuuksiin.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että Liikenne- ja viestintävirasto voisi myöntää veneurheilutapahtuman järjestäjän pyynnöstä tapahtumaan osallistuville vesikulkuneuvoille poikkeuksia rakennetta ja varusteita koskevasta säännöksistä ja määräyksistä sillä ehdolla, että poikkeukset eivät heikennä vesikulkuneuvojen turvallisuutta. Säännös perustuisi nykyisen vesiliikennelain 9 §:n 3 momenttiin.

7 luku. Vesikulkuneuvon rekisteröinti.

Lukuun koottaisiin ja päivitetäisiin ne vesikulkuneuvon rekisteröintiä koskevat säännökset, jotka eivät koske yleistä liikenneasioiden rekisteriä. Velvollisuudesta rekisteröidä vesikulkuneuvo, rekisteröintitodistuksesta ja koetunnuksesta säädetään nykyisin vesikulkuneuvojen rekisteröinnistä annetussa laissa. Liikennepalvelulaissa säädetään liikenneasioiden rekisteristä.

110 §. *Velvollisuus rekisteröidä vesikulkuneuvo.* Pykälän 1 momentin mukaan rekisteröintivelvollisuus koskisi lähes kaikkia huvikäytössä olevia moottorilla varustettuja vesikulkuneuvoja, joiden moottoriteho on vähintään 15 kilowattia sekä purjeella tai moottorilla varustettuja vähintään 5,5 metriä pitkiä huviveneitä, vaikka moottorin teho olisi alle 15 kilowattia. Rekisteröintivelvollisuus koskisi lähtökohtaisesti muun muassa huviveneitä, huvialuksia ja vesiskoottareita,

jos ne täyttävät tämän momentin edellytykset. Huvikäytössä olevien purjevereiden rekisteröintivelvollisuus alkaisi 5,5 metristä. Muita vesikulkuneuvoja, joita rekisteröintivelvollisuus koskisi, ovat muun muassa ammattiveneet, joita käytetään öljyntorjuntaan tai vesirakennustyömailla ja muita yksityisten henkilöiden muussa kuin huvikäytössä olevia vesikulkuneuvoja sekä poliisin, palokunnan tai Tullin käytössä olevia vesikulkuneuvoja. Rekisteröitäviin vesikulkuneuvoihin kuuluisivat myös saunalautat ja vastaavat vesikulkuneuvot, jos ne täyttävät tämän momentin edellytykset.

Pykälän 2 momentissa olisi viittaus liikenteen palveluista annettuun lakiin ja siinä säädettävään liikenneasioiden rekisteriin. Lisäksi 2 momentissa säädettäisiin siitä, että rekisterinpitäjänä toimii Liikenne- ja viestintävirasto.

Pykälän 3 momentin mukaan vesikulkuneuvorekisteriin voitaisiin merkitä myös sellainen vesikulkuneuvo, jonka rekisteröintiin ei ole tämän lain perusteella velvollisuutta. Tällaisia vesikulkuneuvoja voivat olla esimerkiksi sisävesien kalastusalusrekisteriin merkityt vesikulkuneuvot ja vesikulkuneuvot, jotka ovat merellä toimivien kalastus- ja vesiviljelyalusten rekisteröinnistä annetun lain nojalla merkitty kalastusalusrekisteriin merkittyyn alukseen kuuluvat vesikulkuneuvot (eli niin sanotut apuveneet) tai kooltaan tai moottoriteltoltaan rekisteröintirajoja pienemmät vesikulkuneuvot.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin siitä, että vesikulkuneuvorekisteriin rekisteröity vesikulkuneuvo ei voisi olla rekisteröitynä samanaikaisesti myös alusrekisterilain mukaisessa Ahvenanmaan valtionviraston ylläpitämässä alusrekisterissä tai merellä toimivien kalastus- ja vesiviljelyalusten rekisteröinnistä annetun lain mukaisessa kalastusalusrekisterissä. Säännös koskisi käytännössä yli 10-metrisiä vesikulkuneuvoja, joita voidaan käyttää sekä vapaa-aikana että elinkeinotoiminnassa. Vesikulkuneuvon käyttötarkoituksen määrittely ja sen rekisteröinti asianmukaiseen rekisteriin olisi rekisteri-ilmoituksen tekijän vastuulla. Vesikulkuneuvon rekisteriin ilmoittava henkilö on aluksen omistaja, ja hänellä on paras tieto siitä, mikä on sen käyttötarkoitus. Pykälän 5 momentin mukaan sellaista vesikulkuneuvoa, jolla ei ole yhteyttä Suomeen omistajuuden, haltijuuden tai pääasiallisen käyttöpaikan kautta, ei voisi rekisteröidä liikenneasioiden rekisteriin. Tällä säännöksellä pyrittäisiin välttämään Liikenne- ja viestintäviraston ylläpitämän rekisterin käyttö ulkomailla käytössä olevien ulkomaalaisomisteisten veneiden rekisteröintiin. Näissä tapauksissa on pyritty välttämään kyseisen käyttöalueen tai maan kansallisia turvallisuuteen (katsastukset ym.) tai taloudellisiin asioihin (verotus, käyttömaksut) liittyviä vaatimuksia. Suomessa pysyvästi esimerkiksi kesämökeillä käytössä olevat ulkomaalaisten omistamat veneet voisi ja tulisi yhä rekisteröidä vesikulkuneuvorekisteriin. Säännös olisi uusi.

Pykälän 6 momentin mukaan vesikulkuneuvon kansallisuuteen ja oikeuteen käyttää Suomen lippua sovelletaan merilain 1 luvun 1 §:ää. Merilain 1 luvun 1 §:n 1 momentin säännös, joka koskee aluksen kansallisuutta ja siihen liittyvää Suomen lipun käyttöoikeutta, on keskeinen osa merioikeutta ja sen soveltuu siten myös vesikulkuneuvoihin. Säännös selkeyttää vesikulkuneuvojen lipunkäyttöoikeuden määräytymisperustetta. Ulkomaalaisen vesikulkuneuvon oikeudesta saada Suomen lipun käyttöoikeus säädetään merilain 1 luvun 1 §:n 2 ja 3 momentissa.

111 §. Poikkeukset rekisteröintivelvollisuudesta. Pykälässä lueteltaisiin vesikulkuneuvot, jotka voidaan rekisteröidä vesikulkuneuvorekisteriin, mutta joihin ei kohdistuisi rekisteröintivelvollisuutta. Rekisteröintivelvollisuus ei koskisi vesikulkuneuvoa, jonka omistaja tai haltija on Puolustusvoimat tai Rajavartiolaitos. Tiedot näistä vesikulkuneuvoista on tarvittaessa saatavissa suoraan asianomaisilta viranomaisilta. Rekisteröintivelvollisuus ei myöskään koskisi alusrekisterilain nojalla rekisteröityä alusta tai merellä toimivien kalastus- ja vesiviljelyalusten rekiste-

röinnistä annetun lain nojalla kalastusalusrekisteriin merkittyyn alukseen kuuluvaa vesikulkuneuvoa, esimerkiksi pelastus- tai muuta apuvenettä. Näitä veneitä ei pääsääntöisesti käytetä vapaa-ajan vietossa.

Maa- ja metsätalousministeriö ylläpitää 110 §:ssä mainitun merellä toimivien kalastus- ja vesiviljelyalusten rekisterin lisäksi sisävesillä käytettävien alusten kalastusalusrekisteriä Euroopan unionin yhteisen kalastuspolitiikan kansallisesta täytäntöönpanosta annetun lain (1048/2016) 38 §:n nojalla. Rekisteröintivelvollisuus ei koskisi sisävesillä käytettävien alusten kalastusalusrekisteriin merkittyä alusta tai tällaiseen alukseen kuuluvaa vesikulkuneuvoa. Kaksinkertaisten rekisteröintien välttämiseksi ei olisi tarkoituksenmukaista vaatia näiden alusten rekisteröimistä myös vesikulkuneuvorekisteriin.

Pelkästään kilpailukäytössä oleva vesikulkuneuvo ei myöskään olisi rekisteröintivelvollisuuden alainen. Tällaisia vesikulkuneuvoja ei käytetä muutoin kuin kilpailtaessa, joten rekisteröinnin tarkoitus ei edellytä tällaisten vesikulkuneuvojen ottamista rekisteriin. Sen sijaan vesikulkuneuvot, joita käytetään sekä kilpailuissa että vapaa-ajan vietossa, tulisi rekisteröidä. Kilpailukäytönä pidetään myös harjoittelua kilpailua varten.

112 §. Rekisteröitävän vesikulkuneuvon käyttäminen. Pykälän 1 momentin mukaan rekisteröitävän vesikulkuneuvon käyttäminen vesiliikenteessä ei olisi sallittua ennen kuin vesikulkuneuvo on merkitty rekisteriin, jos ehdotetussa laissa ei toisin säädetä.

Pykälän 2 momentin mukaan sellaista tilapäisesti Suomessa olevaa vesikulkuneuvoa, jonka omistajalla tai haltijalla ei ole kotikuntaa eikä kotipaikkaa Suomessa, saisi kuitenkin käyttää Suomessa rekisteriin ilmoittamatta. Tällä tarkoitetaan esimerkiksi tapauksia, joissa vesikulkuneuvon omistaja tai haltija on ulkomaalainen luonnollinen henkilö, jolla ei ole kotikuntaa tai kotipaikkaa Suomessa, tai oikeushenkilö, jolla ei ole kotipaikkaa Suomessa. Tilapäisyydellä tarkoitetaan tässä yhteydessä tilannetta, jossa vesikulkuneuvo on Suomessa lyhytaikaisesti esimerkiksi lomailun tai vierailun yhteydessä. Tilapäisellä käytöllä tarkoitettaisiin korkeintaan yhtä veneilykautta.

Pykälän 2 momentissa täsmennettäisiin, että Suomessa saisi tilapäisesti käyttää myös sellaista vesikulkuneuvoa, joka on asianmukaisesti rekisteröity muualla. Tällä mahdollistettaisiin se, että henkilö, jolla on kotipaikka Suomessa, mutta jolla on esimerkiksi talviasunto toisessa maassa ja huvivene tai huvialus on rekisteröity siinä maassa, voisi tulla kesällä vesikulkuneuvollaan käymään Suomessa. Tällä hetkellä ei voi tilapäisestikään käydä Suomen vesillä rekisteröimättä vesikulkuneuvoa Suomeen. Asianmukaisella rekisteröinnillä muualle tarkoitettaisiin jonkin muun valtion viranomaisen ylläpitämää rekisteriä, ei epävirallisia harrasteyhdistysten, veneseurojen, järjestöjen tai yksityisten yritysten rekistereitä. Myös vesikulkuneuvon omistaja tai haltija, jolla on kotikunta tai kotipaikka Ahvenanmaan maakunnassa, saisi tilapäisesti käyttää vesikulkuneuvoaan muualla Suomessa rekisteriin ilmoittamatta.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että jos vesikulkuneuvo tuodaan ulkomailta Suomeen, se olisi rekisteröitävä 7 päivän sisällä. Myös tämä säännös olisi uusi. Veneitä ostetaan paljon muun muassa Ruotsista ja Iso-Britanniasta, mutta nykyinen säännös ei mahdollista siirtopurjehdusta ulkomailta ostetulla veneellä. Säännöksellä mahdollistettaisiin se, että ulkomailta omaan käyttöön tuotavalla vesikulkuneuvolla voisi purjehtia Suomeen, mutta vesikulkuneuvo olisi rekisteröitävä seitsemän päivän sisällä.

113 §. Ennakoilmoittaminen. Pykälän 1 momentin mukaan ennen uuden vesikulkuneuvon ja vesikulkuneuvon moottorin ensimmäistä rekisteröintiä Suomessa vesikulkuneuvon ja siihen so-

veltuvan moottorin yksilöinti- ja tekniset tiedot voitaisiin ilmoittaa Liikenne- ja viestintävirastolle. Vesikulkuneuvon ja moottorin tiedot voitaisiin ilmoittaa ennakkoon myös erillisinä toisistaan. Ennakoilmoitettavan vesikulkuneuvon ja moottorin tulisi täyttää Suomessa voimassa olevat vaatimukset. Niitä seikkoja, jotka olisi ilmoitettu ennakkoon, ei tarvitsisi ilmoittaa 114 §:ssä tarkoitetun ensirekisteröinnin yhteydessä.

Pykälän 2 momentin mukaan ennakoilmoituksen voisi tehdä vesikulkuneuvon tai moottorin valmistaja, valmistajan edustaja tai maahantuojaja, joka olisi Suomessa kaupparekisteriin rekisteröity, vakavarainen ja asiantunteva oikeushenkilö, jolla olisi tai joka saisi valmistajalta käyttöönsä vesikulkuneuvon tai moottorin rakenteeseen ja varusteisiin liittyvät tekniset tiedot sekä tiedot vaatimustenmukaisuusvakuutuksesta ja joka olisi tehnyt tietojen toimittamisesta sopimuksen Liikenne- ja viestintäviraston kanssa.

Pykälän 3 momentin mukaan ennen 2 momentin 4 kohdassa tarkoitetun sopimuksen tekemistä hakijan olisi osoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle, että se täyttää 2 momentin 1–3 kohdassa asetetut vaatimukset. Vaatimusten täyttämistä olisi esitettävä tarvittavat selvitykset Liikenne- ja viestintävirastolle. Jos hakija täyttäisi edellä mainitut vaatimukset, Liikenne- ja viestintävirasto voisi tehdä hakijan kanssa sopimuksen ennakoilmoitustietojen toimittamisesta. Liikenne- ja viestintävirasto päättäisi, täyttääkö hakija lain edellytykset. Ennakoilmoittamisen yhtenä tarkoituksena olisi turvata rekisteritietojen oikeellisuus. Valmistajan, valmistajan edustajan tai maahantuojan ilmoittamia tietoja voitaisiin pitää luotettavina. Ennakoilmoittaminen, jonka kautta todennäköisesti suurin osa uusien vesikulkuneuvojen ja moottoreiden tiedoista tulisi rekisteriin, turvaisi pitkälle rekisteriin merkittävien tietojen oikeellisuuden ja luotettavuuden.

Pykälän 4 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä ennakoilmoituksen tekemisestä sekä ennakoilmoituksessa vaadittavista vesikulkuneuvon yksilöinti- ja teknisistä tiedoista sekä moottoritiedoista.

114 §. Ensirekisteröinti. Pykälän 1 momentin mukaan vesikulkuneuvon omistajan olisi tehtävä – jollei tässä laissa toisin säädetä – Liikenne- ja viestintävirastolle kirjallinen rekisteri-ilmoitus ennen vesikulkuneuvon ottamista ensimmäistä kertaa vesiliikennekäyttöön Suomessa. Ensirekisteröinnissä olisi kyse vesikulkuneuvon ensimmäisestä rekisteröinnistä Suomessa. Vesikulkuneuvo voitaisiin ensirekisteröidä Suomeen vain yhden kerran. Muutoin kyse olisi vesikulkuneuvon muutosrekisteröinnistä. Rekisteröitävän vesikulkuneuvon omistaja olisi velvollinen ilmoittamaan Liikenne- ja viestintävirastolle rekisteröitävän vesikulkuneuvon ja sen moottorin ensirekisteröintiin tarvittavat tiedot.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin ensirekisteröinnin edellytyksistä. Ensirekisteröinnissä tulisi Liikenne- ja viestintävirastolle esittää selvitys vesikulkuneuvon ja sen moottorin omistusoikeudesta. Vesikulkuneuvon ja sen moottorin omistusoikeus osoitettaisiin saantokirjalla. Useimmiten saantokirja olisi myyjän ja ostajan välinen kauppakirja. Omistusoikeusselvitystä koskeva asiakirja olisi mahdollista esittää valokopiona.

Ulkomailta tuodun vesikulkuneuvon omistusoikeus todistettaisiin esittämällä katkeamaton luovutusketju viimeisestä ulkomaisesta omistajasta alkaen. Riittävänä selvityksenä voitaisiin pitää esimerkiksi yksilöityä kauppakirjaa, kauppalaskua tai muuta omistusoikeuden selvittävää asiakirjaa. Asiakirjat olisi esitettävä suomen tai ruotsin kielellä.

Vesikulkuneuvon omistaja tekisi myös ilmoituksen vesikulkuneuvoa käyttävästä haltijasta, jos vesikulkuneuvon omistaja ei ole sen haltija. Haltijalla tarkoitettaisiin muuta luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä kuin omistajaa, jolle vesikulkuneuvon pääasiallinen käyttö on siirtynyt tai jonka käyttöön vesikulkuneuvo luovutetaan yli 30 päivän ajaksi sopimuksen perusteella. Jos

vesikulkuneuvolla olisi useampia omistajia tai haltijoita, olisi rekisteriin merkittävä yksi heistä pääasialliseksi yhteyshenkilöksi. Ensirekisteröinnin edellytyksenä olisi myös, että omistaja esittäisi todistukset rekisteriin merkittävän vesikulkuneuvon ja sen moottorin yksilöivistä valmistenumeroista, jos ne on valmistettu tai vesikulkuneuvo on otettu huvivenekäyttöön 16.6.1998 jälkeen, jolloin huviveneitä koskevien jäsenvaltioiden lakien, asetusten ja hallinnollisten määräysten lähentämisestä annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 94/25/EY tuli voimaan.

Ensirekisteröinnin edellytyksenä olisi myös vesikulkuneuvon ja sen moottorin vaatimustenmukaisuuden todentavien asiakirjojen tai niiden jäljennösten esittäminen, jos vesikulkuneuvo tai moottori on otettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 94/25/EY, sellaisena kuin se on muutettuna Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2003/44/EY, ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1882/2003 tai Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2013/53/EU (huvivenedirektiivin) mukaiseen käyttöön 16.6.1998 jälkeen. Vaatimustenmukaisuuden toteaminen tehtäisiin esittämällä vaatimustenmukaisuusvakuutus eli asiakirja, jossa vesikulkuneuvon valmistaja vakuuttaa vesikulkuneuvon täyttävän sitä koskevat vaatimukset ja jonka tiedot vastaisivat vesikulkuneuvoa ja siihen fyysisesti kiinnitettävää CE-merkintää.

Ensirekisteröitävän vesikulkuneuvon olisi täytettävä huvivenedirektiivin liitteen I mukaiset ihmisten turvallisuutta ja terveyttä sekä ympäristönsuojelua ja kuluttajansuojaa koskevat olennaiset vaatimukset. Valmistajan tai tämän valtuutetun edustajan on ennen tuotteen markkinoille saattamista tai käyttöön ottamista huolehdittava siitä, että tuotteelle suoritetaan vaatimustenmukaisuuden arviointi sen varmistamiseksi, että tuote täyttää sille huvivenelaisissa tai sen nojalla säädetyt tai määrätyt vaatimukset. Huvivene lain 3 §:n mukaisilta vesikulkuneuvoilta ei vaaditaisi CE-merkintää.

Ensirekisteröinnissä tulisi ilmoittaa myös vesikulkuneuvon käyttötarkoitus ja sen pääasiallinen käyttökunta. Vesikulkuneuvon ensirekisteröinnin edellytyksenä ei olisi pakollista rekisteröintikatsastusta.

Pykälän 3 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä ensirekisteröinnissä ilmoitettavista vesikulkuneuvon ja sen moottorin teknisistä tiedoista.

115 §. Muutosrekisteröinti. Muutosrekisteröinnissä olisi kyse rekisteröidyn vesikulkuneuvon ja sen moottorin tietojen muutoksista. Pykälän 1 momentin mukaan rekisteröidyn vesikulkuneuvon omistaja olisi velvollinen ilmoittamaan 114 §:n 2 momentissa tarkoitettujen, rekisteriin merkittyjen tietojen muutoksista 30 päivässä muutoksen tapahtumisesta kirjallisesti Liikenne- ja viestintävirastolle. Säännös olisi tarpeen rekisterin tietosisällön oikeellisuuden ja paikkansapitävyyden sekä luotettavuuden varmistamiseksi. Sellaisen omistajan tai haltijan, jolla on henkilötunnus, ei tarvitse ilmoittaa nimen, henkilötunnuksen, osoitteen tai kotikunnan muutoksista, tai kuolemasta. Sellaisen oikeushenkilön yhteystietojen muutoksista, jonka yritys- ja yhteisötunnus on merkitty rekisteriin, ei myöskään tarvitse tehdä ilmoitusta. Edellä mainitut tiedot ovat saatavissa väestötietojärjestelmästä tai yritys- ja yhteisötietojärjestelmästä, eikä ole perusteltua syytä velvoittaa ilmoittamaan muutoksista, jotka ovat saatavissa suoraan viranomaisjärjestelmästä.

Pykälän 2 momentin mukaan vesikulkuneuvon haltija olisi velvollinen ilmoittamaan vesikulkuneuvoa ja sen moottoria koskevat teknisten tietojen muutokset sekä vesikulkuneuvon käyttötarkoitusta ja pääasiallista käyttökuntaa koskevien tietojen muutokset kirjallisesti Liikenne- ja viestintävirastolle 30 päivässä muutoksen tapahtumisesta.

Pykälän 3 momentin mukaan muutosrekisteröinnin yleisenä edellytyksenä olisi, että vesikulkuneuvon omistajaa tai haltijaa, vesikulkuneuvon tai sen moottorin teknisiä tietoja tai vesikulkuneuvon käyttötarkoitusta tai sen pääasiallista käyttökuntaa koskevista muutoksista olisi esitetty tarpeellinen selvitys. Säännökseen lisättäisiin uutena kohtana, että Liikenne- ja viestintävirastolle tulisi esittää selvitykset myös muutoksista, jotka koskevat vesikulkuneuvon ja sen moottorin vaatimustenmukaisuutta ja väliaikaista rekisteristä poistoa. Ehdotetulla muutoksella, joka liittyy vaatimustenmukaisuutta koskeviin selvityksiin, selkiytettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston roolia markkinavalvontaviranomaisena. Sääntely on linjassa huvivenelain kanssa, jossa edellytetään vesikulkuneuvon käyttäjältä toimenpiteitä vesikulkuneuvon tai moottorin merkittävän muutoksen yhteydessä.

Vesikulkuneuvon ja moottorin merkittävä muutos on määritelty huvivenelaissa. Vesikulkuneuvon merkittävällä muutoksella tarkoitetaan olemassa olevan vesikulkuneuvon muutosta, jolla muutetaan vesikulkuneuvon työntövoima, johon liittyy moottorin merkittävä muutos tai joka muuttaa vesikulkuneuvoa siinä määrin, että se ei mahdollisesti täytä huvivenelaissa tai sen nojalla säädettyjä olennaisia turvallisuus- ja ympäristövaatimuksia. Moottorin merkittävällä muutoksella tarkoitetaan moottorin muutosta, josta voi aiheutua se, että moottori ylittää huvivenelain nojalla säädettyt pakokaasupäästörajat tai joka lisää moottorin nimellistehoä yli 15 prosenttia.

Sellaiselle vesikulkuneuville tai moottorille, jolle on tehty merkittävä muutos, tulee huvivenelain mukaan suorittaa rakentamisen jälkeinen vaatimustenmukaisuuden arviointi.

Selvitystä vesikulkuneuvon ja sen moottorin vaatimustenmukaisuudesta on edellytetty jo nykyisin, joten säännös ei muuttaisi nykytilaa. Muutosrekisteröinti pitäisi sisällään myös rekisteristä poistamisen. Vesikulkuneuvo voitaisiin poistaa rekisteristä väliaikaisesti, kun sitä ei enää pääasiallisesti käytettäisi Suomessa tai jos vesikulkuneuvoa muutettaisiin siten, että se ei enää kuuluisi rekisteröintivelvollisuuden piiriin. Tämä eroaisi vesikulkuneuvon lopullisesta poistamisesta siinä, että rekisteristä poistettu vesikulkuneuvo voitaisiin rekisteröidä uudelleen liikenneasoiden rekisteriin. Se, että Liikenne- ja viestintävirastolle esitetään selvitys väliaikaisen poiston syystä, toisi lisätietoa rekisterin kehityksestä. Tällöin voitaisiin arvioida tarkemmin syitä sille, mistä tilapäiset rekisteristä poistamisten määrät johtuisivat sekä esimerkiksi vesikulkuneuvojen myyntiä ulkomaille tai muuta pysyvämpää siirtymistä Suomen rajojen ulkopuolelle.

116 §. Lopullinen poisto. Pykälä vastaisi muilta osin nykyistä sääntelyä, mutta siitä poistettaisiin maininta moottorista, koska moottoreita ei yksistään poisteta rekisteristä. Lopullisella poistolla tarkoitettaisiin rekisteröidyn vesikulkuneuvon lopullista poistamista vesiliikennekäytöstä Suomessa ja tämän tiedon merkitsemistä rekisteriin. Rekisteröidyn vesikulkuneuvon omistaja olisi rekisterin ajantasaisuuden vuoksi velvollinen ilmoittamaan kirjallisesti 30 päivässä Liikenne- ja viestintävirastolle vesikulkuneuvon tuhoutumisesta, romuttamisesta tai purkamisesta.

Pykälän 2 momentin mukaan lopullista poistoa koskeva merkintä tehtäisiin rekisteriin vain, jos Liikenne- ja viestintävirastolle esitettäisiin luotettava selvitys vesikulkuneuvon tuhoutumisesta, romuttamisesta tai purkamisesta. Tällaisena selvityksenä voitaisiin pitää poliisin tai muun viranomaisen lausuntoa vesikulkuneuvon tai moottorin tuhoutumisesta. Myös ympäristöluvan saanut virallinen vastaanottopiste tai vesikulkuneuvon purkanut taho voisi antaa todistuksen vesikulkuneuvon lopullista poistamista varten. Liikenne- ja viestintävirasto voisi hyväksyä myös omistajan tai haltijan tekemän selvityksen vesikulkuneuvon tuhoutumisesta. Selvityksestä olisi käytävä selkeästi ilmi, että vesikulkuneuvo on tuhoutunut korjaukelvottomaksi. Myös vakuutusyhtiöt voisivat tehdä ilmoituksen lopullisesta poistosta lunastettuaan vesikulkuneuvon korjaukelvottomana tai tuhoutuneena. Vesikulkuneuvon omistaja tekisi päätöksen siitä, milloin vesikulkuneuvo on poistettavissa lopullisesti. Esimerkiksi oponnut vesikulkuneuvoneuvo ei

välttämättä ole tuhoutunut, jos se on nostettavissa pinnalle ja korjattavissa. Lopullisesti poistettua vesikulkuneuvoa ei voisi rekisteröidä uudelleen vesikulkuneuvorekisteriin.

117 §. Rekisteröintitodistus. Pykälän 1 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto merkitsee vesikulkuneuvoa koskevat tiedot liikenneasioiden rekisteriin. Rekisteröintitodistukseen merkittäisiin vesikulkuneuvorekisterissä olevien henkilötietojen osalta vesikulkuneuvon omistajan ja haltijan nimi. Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä siitä, mitkä rekisterissä olevat vesikulkuneuvon ja sen moottoriin liittyvät tekniset tiedot merkittäisiin rekisteröintitodistukseen.

Pykälän 2 momentin mukaan rekisteröintitodistus toimisi suomalaisen vesikulkuneuvon kansallisuustodistuksena. Rekisteröintitodistukseen merkittäisiin tieto vesikulkuneuvon Suomen kansallisuudesta, jos merilain 1 luvun 1 §:n edellytykset kansallisuuden myöntämiseksi ovat täyttyneet rekisteröinnin yhteydessä. Tässä tapauksessa rekisteröintitodistuksessa olisi maininta vesikulkuneuvon Suomen kansallisuudesta, FI-merkintä sekä kuva Suomen lipusta. Jos vesikulkuneuvolla ei olisi Suomen lipun käyttöoikeutta, olisi tästä maininta rekisteröintitodistuksessa.

Pykälän 3 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto myöntäisi uuden rekisteröintitodistuksen silloin, kun rekisteröintitodistukseen merkittyä tietoa muutettaisiin. Uutena asiana säännökseen lisättäisiin, että uusi rekisteröintitodistus myöntäisi myös siinä tapauksessa, että rekisteröintitodistus on kadonnut. Ensirekisteröinnin yhteydessä asiakkaalle tilattaisiin automaattisesti aina rekisteröintitodistus. Omistajan tai haltijan nimenmuutoksen yhteydessä uutta korttia ei kuitenkaan tarvitsisi tilata, sillä tiedot uudesta nimestä päivittyisivät järjestelmään automaattisesti ja seuraavien teknisten tai omistajatietojen muutoksen yhteydessä päivitetäisiin myös muuttunut nimitieto.

Pykälän 4 momentin mukaan voimassa oleva rekisteröintitodistus tulisi olla mukana vesikulkuneuvoa käytettäessä, jos liikenneasioiden rekisteriin merkityt vesikulkuneuvoa koskevat tiedot eivät olisi muutoin todennettavissa. Rekisteröintitodistus voi olla muutoin todennettavissa esimerkiksi silloin, kun valvovalla viranomaisella on suoraan pääsy lupaviranomaisen rekisteriin. Poikkeuksena olisivat ne ensirekisteröintitilanteet ja rekisteritietojen muutostilanteet, joissa omistaja tai haltija ei ole vielä saanut ensirekisteröinnistä annettavaa rekisteröintitodistusta tai muutosrekisteröinnistä annettavaa uutta rekisteröintitodistusta, vaikka rekisteri-ilmoitus on tehty. Omistaja tai haltija saisi kuitenkin käyttää vesikulkuneuvoa 30 päivän ajan ensirekisteröinnin jälkeen ilman rekisteröintitodistusta, koska rekisteröintitodistus toimitetaan vesikulkuneuvon omistajalle tai haltijalle jälkikäteen eikä sitä saa samassa yhteydessä rekisteri-ilmoituksen tekemisen kanssa. Vesikulkuneuvon rekisteritunnus olisi kuitenkin jo tiedossa ja merkitty vesikulkuneuvon ja vesikulkuneuvo olisi merkitty liikenneasioiden rekisteriin. Muutosrekisteröintitilanteissa ennen uuden rekisteröintitodistuksen saapumista vesikulkuneuvoa saisi käyttää pitämällä mukana viimeisintä voimassa olevaa rekisteröintitodistusta. Suositeltavaa kuitenkin olisi, että käytettäessä vesikulkuneuvoa muutosrekisteröinnin jälkeen ennen uuden rekisteröintitodistuksen saamista mukana pidettäisiin myös kopio vesikulkuneuvon tietojen muutokseen liittyvästä asiakirjasta. Vesiliikenteen valvonnan kannalta rekisteröintitodistuksen mukana pitäminen on perusteltua.

Pykälän 5 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto vahvistaisi voimassa olevan lain mukaisesti rekisteröintitodistuksen mallin.

Pykälän 6 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto vastaisi rekisteröintitodistuksen valmistamisesta ja toimittamisesta asiakkaille. Liikenne- ja viestintävirasto voisi hankkia rekisteröintitodistuksen valmistuksen ja toimittamisen yksityiseltä tai julkiselta palvelun tuottajalta. Tehtävän järjestämisessä noudatettaisiin mitä liikenteen palveluista annetussa laissa säädetään.

Tehtävään kuuluisi rekisteröintitodistuksen valmistus ja sen toimittaminen asiakkaalle. Liikenne- ja viestintäviraston tietojärjestelmän muodostamasta rekisteröintipäätöksestä siirtyisi automaattisesti tieto rekisteröintitodistuksen valmistajalle erillisen tietojen siirtoyhteyden kautta. Kysymyksessä ei olisi käyttöliittymä, jossa palvelun tuottaja pääsisi käyttämään rekisteriä. Rekisteröintitodistuksen tiedot tulostuisivat siten korttiin automaattisesti vesikulkuneuvorekisteristä, joten palvelun tuottaja ei käsitelisi kortin tietoja. Palveluntuottajalla ei olisi myöskään tarvetta esimerkiksi tietojen tarkastamiseen, koska tiedot talletettaisiin rekisteristä sellaisina kuin ne on sinne syötetty. Jos rekisteröintitodistuksessa olisi virheellinen tieto, olisi asiakkaan otettava yhteys Liikenne- ja viestintävirastoon asian korjaamiseksi.

Palveluntuottaja tuottaisi rekisteröintitodistuksen ja toimittaisi sen rekisteristä saatavaan osoitteeseen. Rekisteröintitodistuksen tilaustietoihin sisältyisi toimitusosoite. Vastaavasti menetellään esimerkiksi ajokorttien kohdalla. Prosessi olisi täysin koneellinen eikä asiakirjoja käsiteltäisi manuaalisesti. Rekisteröintitodistuksen toimitusaika olisi noin kaksi viikkoa.

Jos vesikulkuneuvon omistajina tai haltijoina olisi useita henkilöitä, lähetettäisiin rekisteröintitodistus rekisteriin merkitylle yhteyshenkilölle, joka voisi olla omistaja tai haltija. Rekisteriin merkitty vesikulkuneuvon omistaja voisi tarvittaessa maksusta tilata rekisteröintitodistuksen kaksoiskappaleen Liikenne- ja viestintävirastosta.

118 §. Rekisteritunnus. Pykälän 1 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto antaisi ensirekisteröinnin yhteydessä vesikulkuneuvolle sen yksilöivän rekisteritunnuksen, joka koostuisi kirjain- ja numerosarjasta. Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä rekisteritunnuksen teknisistä ominaisuuksista ja sen merkitsemisestä. Liikenne- ja viestintäviraston antama rekisteritunnus olisi vesikulkuneuvon valmistenumeron lisäksi sen ainoa tunnistetieto. Liikenne- ja viestintäviraston tietojärjestelmä muodostaisi automaattisesti yksilöllisen rekisteritunnuksen ensirekisteröinnin yhteydessä. Rekisteritunnus koostuisi kirjain- ja numerosarjasta. Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä rekisteritunnuksen teknisistä ominaisuuksista ja sen merkitsemisestä.

Pykälän 2 momentin mukaan rekisteröitävää vesikulkuneuvoa ei saisi käyttää, ellei sitä ole varustettu rekisteritunnuksella.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että 111 §:n 1 momentin 3 kohdassa tarkoitettuun sisävesillä käytettävien alusten kalastusalusrekisteriin rekisteröity vesikulkuneuvo voitaisiin jättää varustamatta vesikulkuneuvorekisteristä saadulla rekisteritunnuksella. Sisävesillä käytettävien alusten kalastusalusrekisteriin merkitty vesikulkuneuvo on yksilöitävissä esimerkiksi valvontatilanteissa siinä jo ennestään olevan tunnusmerkinnän perusteella, ja tiedot kyseessä olevasta vesikulkuneuvosta olisivat saatavissa myös edellä mainitusta rekisteristä.

119 §. Koetunnus. Vesikulkuneuvoihin liittyvässä elinkeinotoiminnassa on vakiintuneesti käytetty koetunnuksia, jolloin koetunnuksen haltija on voinut käyttää vesiliikenteessä myös rekisteröimättömä vesikulkuneuvoa. Koetunnusten käytössä ei ole havaittu epäkohtia, joiden vuoksi siitä olisi tarpeen luopua. Elinkeinoiminnan kannalta hankalana olisi myös pidettävä, että vesikulkuneuvo olisi rekisteröitävä esimerkiksi lyhyitä koeajokasjoja tai moottorien testauksia varten. Koetunnuksen antaminen merkitsisi poikkeusta vesikulkuneuvon yleiseen rekisteröimisvelvollisuuteen ja rekisteröimättömän vesikulkuneuvon käyttökieltoon.

Pykälän 1 momentin mukaan vesikulkuneuvon tai moottorin valmistajalle, maahantuojalle, myyjälle, korjaajalle tai muulle vastaavalle elinkeinonharjoittajalle voitaisiin antaa koetunnus, jota voitaisiin käyttää koeajossa, myynninedistämistoiminnassa ja muussa vastaavassa tämän

tyyppisessä elinkeinonharjoittamiseen välittömästi liittyvässä toiminnassa. Koetunnuksen haltija olisi siis oikeutettu käyttämään rekisteröimätöntä vesikulkuneuvoa, mikä muutoin olisi kielletty 112 §:n 1 momentin nojalla. Tämä ei toisaalta estäisi sitä, että elinkeinonharjoittaja rekisteröisi vesikulkuneuvon esimerkiksi myyntitapahtuman nopeuttamiseksi. Koetunnus voitaisiin antaa elinkeinonharjoittajan Liikenne- ja viestintävirastolle tekemästä kirjallisesta hakemuksesta.

Koetunnus voitaisiin tarvittaessa vaihtaa vesikulkuneuvosta toiseen. Jos elinkeinonharjoittaja kuitenkin käyttäisi useampaa vesikulkuneuvoa samanaikaisesti koekäytössä, tulisi jokainen vesikulkuneuvo varustaa yksilöidyllä toisistaan eroavalla koetunnuksella, sillä vesiliikennekäytössä olevat vesikulkuneuvot olisi turvallisuus- ja valvontasyistä kyettävä tunnistamaan kaikissa olosuhteissa. Elinkeinonharjoittajalle myönnettäisiin tarvittava määrä koetunnuksia elinkeinonharjoittajan esittämän tarpeen mukaan. Säännöksellä koetunnuksen käyttö rajattaisiin nykyiseen tapaan välittömästi edellä tarkoitettuun elinkeinotoimintaan. Hyväksyttävänä ei voitaisi esimerkiksi pitää koetunnuksellisen vesikulkuneuvon käyttöä vapaa-ajan käyttötarkoituksiin tai elinkeinonharjoittajan muuhun elinkeinotoimintaan. Käytännössä tätä seurattaisiin muun valvontatoimen yhteydessä.

Pykälän 2 momentin mukaan koetunnus olisi voimassa toistaiseksi. Koetunnus voitaisiin peruuttaa, jos elinkeinonharjoittaja ilmoittaisi luopuvansa koetunnuksesta. Lisäksi koetunnus voitaisiin peruuttaa, jos elinkeinonharjoittaja olisi käyttänyt koetunnusta ehdotetun lain tai sen nojalla annettujen määräysten vastaisesti tai jos koetunnuksen peruuttamiseen olisi muita erityisiä syitä. Tällaisena syynä voitaisiin pitää esimerkiksi sitä, että elinkeinonharjoittajan elinkeinotoiminta on joko kokonaan tai kyseessä olevan toimialan osalta loppunut. Liikenne- ja viestintävirasto voisi saada tätä koskevan tiedon muun muassa yritys- ja yhteisötietojärjestelmästä tai kaupparekisteristä. Koetunnusta peruuttaessaan Liikenne- ja viestintävirasto noudattaisi kuulemisen ja muun hallintomenettelyn osalta hallintolakia (434/2003).

Pykälän 3 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto antaisi koetunnuksesta elinkeinonharjoittajalle todistuksen. Todistuksessa olisi huomattavasti suppeampi tietosisältö kuin varsinaisessa rekisteritodistuksessa. Siitä puuttuisivat muun muassa vesikulkuneuvoa ja moottoria koskevat tiedot. Todistus olisi pidettävä mukana vesikulkuneuvoa käytettäessä. Rekisteröimätön vesikulkuneuvo olisi varustettava koetunnuksella, jos sitä käytetään 1 momentin mukaisesti.

Pykälän 4 momentin mukaan koetunnusta koskevan todistukseen sovellettaisiin, mitä 117 §:n 5 ja 6 momentissa säädetään rekisteritodistuksesta.

Pykälän 5 momentissa annettaisiin Liikenne- ja viestintävirastolle valtuus antaa tarkempia määräyksiä koetunnuksen teknisistä ominaisuuksista ja sen merkitsemisestä vesikulkuneuvoon sekä siitä, mitä rekisteriin talletettuja elinkeinonharjoittajaa koskevia tietoja merkittäisiin todistukseen.

8 luku. Vesiliikenne rikos ja vesiliikenne rikkomukset

120 §. Vesiliikenne rikos. Vesiliikenne rikoksesta voidaan tuomita, jos teko on tehty tahallisesti tai huolimattomuudesta, mutta se ei ole omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle, hengelle tai terveydelle. Vesiliikennelain tai meriteiden sääntöjen sellaisesta tahallisesta tai huolimattomasta rikkomisesta, joka on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle, tuomitaan rikoslain 23 luvun 1 §:n nojalla rangaistus liikenneturvallisuuden vaarantamisesta. Niiden sellaisesta tahallisesta tai törkeän huolimattomasta rikkomisesta, joka on omiaan aiheuttamaan vakavaa vaaraa toisen hengelle tai terveydelle, tuomitaan puolestaan rikoslain 23 luvun 2 §:n nojalla rangaistus törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta. Rikoslain 48 luvun 3 §:n 4

momentin tarkoittamasta ympäristörikoksesta tuomittaisiin se, joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta rikkoisi esitettävän lain 1 luvun 5 §:ää, 2 lukua tai 5 luvun 101 §:n nojalla annettuja kieltoja tai rajoituksia siten, että teko olisi omiaan aiheuttamaan vaaraa ympäristölle.

Pykälä sisältää rikokset, joiden osalta pelkkää liikennevirhemaksua seurauksena ei voisi pitää riittävänä tai tarkoituksenmukaisena, koska teon arviointi vaatii enemmän harkintaa tai teko voi olla tehty ennen kuin se valvonnassa tai muuten on havaittu.

Pykälän 1 momentin 1 kohta vastaa pääosin nykyisen vesiliikennelain 5 §:n vesillä liikkujaa koskevien yleisten velvoitteiden rikkomista, josta voidaan tuomita nykyisen vesiliikennelain 24 §:n nojalla sakkoon. Näitä yleisiä velvoitteita ovat muun muassa olosuhteiden edellyttämän huolellisuuden ja varovaisuuden noudattaminen ja haitan tai häiriön aiheuttamisen välttäminen luonnolle, muulle ympäristölle tai kalastukselle.

Pykälän 1 momentin 2 kohdan mukaan tuomittaisiin se, joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 1 luvun 6 §:ssä tarkoitettuja säännöksiä vesikulkuneuvon luovuttajan vastuusta. Vesikulkuneuvon luovuttaja voitaisiin tuomita, jos vesikulkuneuvo ei olisi luovutushetkellä turvallinen kyseiselle vesialueelle ja siihen liittyviin olosuhteisiin siten kuin 6 luvun 107 §:ssä on säädetty tai jos vesikulkuneuvon käytöstä ei olisi annettu riittävää opastusta. Luovutuksena pidetään myös vesikulkuneuvon luovuttamista vuokralle.

Pykälän saman momentin 3 kohdan mukaan tuomittaisiin se, joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 1 luvun 7 §:ssä tarkoitettuja muun kuin kauppamerenkulkuun käytettävän vesikulkuneuvon päällikön yleistä vastuuta koskevia säännöksiä. Päälliköllä on yleinen vastuu muun muassa siitä, että vesikulkuneuvo on matkaan ja olosuhteisiin nähden rakenteeltaan, kunnoltaan ja muilta ominaisuuksiltaan turvallinen siten kuin 6 luvun 107 §:ssä on säädetty ja että se on asianmukaisesti miehitetty. Säännös kattaa kaikki vesikulkuneuvot saunalautat mukaan lukien. Jos vesikulkuneuvo olisi niin huonossa kunnossa, että siitä voisi aiheutua vaaraa matkustajan tai jonkun muun henkilön kuin päällikön itsensä turvallisuudelle, sovellettaisiin kuitenkin rikoslain liikenneturvallisuuden vaarantamista koskevaa lainkohtaa. Päällikkö on myös vastuussa siitä, että kaikkia vesikulkuneuvossa olevia henkilöitä on ohjeistettu riittävällä tavalla vesikulkuneuvossa toimimisesta. Päällikön tulisi siis mahdollisuuksiensa puitteissa puuttua esimerkiksi pienessä vesikulkuneuvossa seisomiseen matkan aikana ja ohjeistaa tarvittaessa matkustajia pelastusliivien käytöstä välttyäkseen rikkomasta tätä säännöstä. Päällikkö vastaa myös siitä, että vesikulkuneuvossa on käytettävissä asianmukaisia merikarttoja ja merenkulkujulkaisuja, jos aiottu matka vaatii reitinsuunnittelua esimerkiksi matkan pituuden, päällikölle aiemmin tuntemattomilla vesialueilla liikkumisen tai muun vastaavan syyn tai olosuhteen vuoksi. Siitä, että karttaa ei olisi matkalla esimerkiksi jatkuvasti toistuvilla mökkimatkoilla, ei voisi rangaista.

Päällikkö vastaisi myös siitä, että vesikulkuneuvossa olevilla henkilöillä on 6 luvun 108 §:n 1 momentin 1 kohdassa tarkoitettut kelluntavälineet, kuten pelastusliivit, puettuina, jos sää, aallokko, vesikulkuneuvon kunto tai muut olosuhteet niin vaativat. Päällikköä ei siten voisi rangaista siitä, ettei hän esimerkiksi tynellä säällä tehdyllä hyvin lyhyellä, itselleen tutulla matkalla velvoittaisi muita matkalla olevia henkilöitä käyttämään pelastusliivejä.

Pykälän 1 momentin 4 kohdan mukaan tuomitaan myös se, joka ei noudata meriteiden sääntöjen määräyksiä sellaisella alueella, jolla niitä on sellaisenaan noudatettava. Meriteiden sääntöjä on 2 luvun 10 §:n mukaan 1 momentin mukaan noudatettava muun muassa avomerellä ja kauppamerenkulun väylillä. Kyseinen säännös koskee huviveneen päällikköä hänen liikkueessaan kyseisellä alueella, mutta se voi soveltua myös kauppamerenkulkuun, jolloin vastuut määräytyvät merilain mukaan. Jos teko on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle, sovellettaisiin tämänkin teon osalta rikoslain säännöksiä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta.

Pykälän saman momentin 5 kohdan mukaan tuomitaan se, joka muuttaa tai poistaa turvalaitteen tai käyttää yksityisen kulkuväylän merkitsemisessä yleisen kulkuväylän merkitsemiseen tarkoitettuja turvalaitteita 4 luvun 49 §:n kiellon vastaisesti.

Saman momentin 6 kohdan mukaan tuomitaan se, joka saman luvun 50 §:n kiellon vastaisesti asettaa tai on asettanut erehdyttävän valon tai laitteen.

Kyseisen momentin 7 kohdan mukaan tuomitaan se, joka 4 luvun 51 - 52 §:ssä tarkoitettuja kieltoja rikkoen on vaarantanut turvalaitteen toimintaa tai jättänyt ilmoittamatta toimimattomasta turvalaitteesta.

Pykälän 1 momentin viimeisen kohdan mukaan tuomitaan se, joka ohjailee vesikulkuneuvoa ilman 3 luvun 41 §:ssä vaadittua pätevyyttä. Kyseisen 3 luvun 41 §:n mukaan huvialuksen päälliköllä on oltava kansainvälinen huviveneenkuljettajankirja.

Pykälän 2 – 4 momentit sisältävät viittaukset törkeämpiä tekoja koskeviin rangaistussäännöksiin mukaan lukien liikenteen palveluista annetussa laissa tarkoitetun rangaistussäännöksen vuokraveneen kuljettajan pätevyysvaatimusten laiminlyönnistä ja merilaissa tarkoitetun päällikön laiminlyöntejä koskevat rangaistussäännökset. Merilain säännöksiä sovelletaan kaupparenkulkuun ja siten myös siihen verrattavaan, ehdotetun lain 1 luvun 1 A §:ssä tarkoitettuun, miehitettyyn vuokravenetoimintaan.

121 §. Toimenpiteistä luopuminen ja huomautus.

Pykälän 1 momentin mukaan 120 §:n mukaisesta teosta voitaisiin jättää ilmoitus tekemättä, syyte ajamatta tai rangaistus tuomitsematta, jos tekoa voidaan pitää olosuhteisiin nähden vähäisenä.

Pykälän 2 momentin mukaan vesiliikennettä valvova viranomainen voisi antaa muihin toimenpiteisiin ryhtymättä rikkomukseen syyllistyneelle huomautuksen, jos rikkomus ilmeisesti on sellainen kuin 1 momentissa säädetään.

122 §. Vesiliikenteen liikennevirhemaksun määrääminen. Vesiliikenteen liikennevirhemaksujärjestelmä olisi pääpiirteissään samanlainen kuin tieliikenteeseen esitetty liikennevirhemaksujärjestelmä. Pykälän 1 momentin mukaan liikennevirhemaksu määrättäisiin esitettävässä laissa säädettyjen vesiliikenneliikenne rikkomusten seuraamuksena. Virhemaksun määräisi poliisi, Rajavartiolaitos tai Tulli ja sen saisi valtio.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että virhemaksu korotettaisiin 40 eurolla siitä rikkomuksesta, josta on säädetty ankarin seuraamus, jos samalla kertaa olisi määrättävä virhemaksu kahdesta tai useammasta vesiliikenne rikkomuksesta. Sääntely vastaisi rikesakon korottamista rikoslain 7 luvun 3 b §:ssä säädetyllä tavalla.

Pykälän 3 momentin mukaan vähäisestä liikenne rikkomuksesta annettaisiin suullinen tai kirjallinen huomautus.

Tavoitteena on vesiliikenteen rikkomustekoja koskevien seuraamusten määrääminen hallinnollista menettelyä vastaavassa menettelyssä aina kun liikennevirhemaksu voidaan harkita riittäväksi seuraamukseksi eikä teossa ole kyse tämän luvun 120 §:ssä tarkoitetuista teoista.

Pykälän 4 momentin 1 kohdan mukaan maksua ei saisi määrätä, jos vesikulkuneuvon päällikköä, omistajaa tai haltijaa epäiltäisiin samasta teosta esitutkinnassa, syyteharkinnassa tai tuomioistuimessa vireillä olevassa rikosasiassa. Maksua ei myöskään 2 kohdan perusteella saisi määrätä, jos samassa asiassa olisi olemassa lainvoimainen tuomio tai samassa asiassa olisi jo määrätty rangaistus.

Näistä niin sanotuista *ne bis in idem* –säännöistä säädetään Euroopan ihmisoikeussopimuksen 7 lisäpöytäkirjan 4 artiklassa. Artiklan mukaan ketään ei saa saman valtion tuomiovallan nojalla tutkia uudelleen tai rangaista oikeudenkäynnissä rikoksesta, josta hänet on jo lopullisesti vapautettu tai tuomittu syylliseksi kyseisen valtion lakien ja oikeudenkäyntimenettelyn mukaisesti. Vastaava säännös on myös kansalaisyhteiskunta- ja poliittisia oikeuksia koskevassa kansainvälisen yleissopimuksen 14 artiklan 7 kohdassa ja EU:n perusoikeuskirjan 50 artiklassa. Kiellon katsotaan sisältyvän Suomen perustuslain yksilön oikeusturvaa koskevan 21 §:n 2 momentin säännökseen oikeudenmukaisen oikeudenkäynnin takeista, jotka on turvattava lailla (HE 309/1993 vp).

Euroopan ihmisoikeustuomioistuimen ratkaisukäytännössä *ne bis in idem* -kiellon soveltamisala ei rajoitu vain varsinaisiin rikosoikeudellista rangaistusta koskeviin tuomioihin, vaan se ulottuu myös rangaistusluonteisiin hallinnollisiin seuraamuksiin.

Pykälä 4 momentin 3 kohdassa säädettäisiin, että liikennevirhemaksua ei saisi määrätä, jos vesikulkuneuvon päällikköä, omistajaa tai haltijaa epäillään samalla teolla tehdystä rikoksesta. Kyse on niin sanotusta konkurrenssi-tilanteesta, jossa esimerkiksi samassa (yhdessä) suorituksessa syyllistytään vesiliikennejuopumukseen ja lievään ylinopeuteen. Säännöksen mukaan liikennevirhemaksua ei tällöin määrättäisi lainkaan lievästä ylinopeudesta.

Pykälän 4 momentin 4 kohdassa säädettäisiin lisäksi, että liikennevirhemaksua ei saisi määrätä, jos vesiliikennevirhemaksun tekijä ei tekohetkellä olisi täyttänyt viittätoista vuotta.

Pykälän 5 momentin mukaan virhemaksu jätettäisiin kokonaan määräämättä, jos vesiliikennevirhemaksu on ilmeisesti johtunut anteeksi annettavasta huomaamattomuudesta tai ajattelemattomuudesta taikka jos seuraamuksen määrääminen muusta syystä olisi ilmeisen kohtuutonta.

Lähtökohtana on se, että vesillä liikkujan on tunnettava vesiliikenteen säännökset. Esimerkiksi vesikulkuneuvon päällikön tulee tarvittavissa määrin ottaa selkoa asianomaista aluetta koskevista vesiliikennemerkeistä. Joissain tapauksissa on mahdollista, että esimerkiksi liikennemerkki on kasvillisuuden peittämä. Tällaisessa tapauksessa voisi toimenpiteistä luopuminen tulla kysymykseen. Säännöksen soveltamista arvioitaessa voitaisiin kiinnittää myös huomiota kuljettajan henkilökohtaisiin ominaisuuksiin, kuten ikään, terveydentilaan ja kehitystasoon.

Toimenpiteistä luopuminen tulisi kyseeseen myös silloin, kun teko olisi niin vähäinen, että jopa huomautusta voitaisiin pitää kohtuuttomana. Toisaalta jopa tarkoituksellinen teko voisi joissain poikkeustapauksissa jäädä vaille seuraamusta.

123 §. *Vesikulkuneuvon päällikön yleiset rikkomukset.* Pykälässä säädettäisiin liikennevirhemaksusta, joka määrättäisiin vesikulkuneuvon päällikölle. Liikennevirhemaksu olisi rekisteröitävän vesikulkuneuvon päällikölle 70 euroa.

Pykälän 1 kohdan mukaan liikennevirhemaksu voitaisiin määrätä siitä, että päällikkö rikkoo esitettävän lain 6 luvun 108 §:ssä säädettyjä velvollisuuksia pitää vesikulkuneuvossa pelastusliivejä, kelluntapukineita tai pelastuspukua kaikkia vesikulkuneuvossa olevaa henkilöä varten. Liikennevirhemaksu voitaisiin myös määrätä, jos vesikulkuneuvossa ei olisi tyhjennyspumppua

tai muita välineitä veden poistamiseen kuten äyskäriä sekä jos siinä ei olisi joko airoja tai melaa taikka köyttä. Myös hyväksytyn ja asianmukaisesti tarkastetun käsisammuttimen puutteesta ja meriteiden sääntöjen D:n mukaisten merkinantolaitteiden puutteesta voitaisiin määrätä liikennevirhemaksu tämän lainkohdan nojalla. Merkinantolaitteita koskevia vaatimuksia on selitetty tarkemmin edellä 6 luvun 108 §:ää koskevissa yksityiskohtaisissa perusteluissa.

Pykälän 2 kohdan mukaan liikennevirhemaksu määrättäisiin päällikölle esitettävän lain 2 luvun 11 §:n rikkomisesta tahallaan tai huolimattomuudesta kuten vesiliikennettä valvovan henkilön merkin, käskyn tai kiellon noudattamatta jättämisestä ja vesiliikennettä ohjaavan henkilön antaman merkin noudattamatta jättämisestä. Rikkomus kattaisi myös valo-opasteen tai vesiliikennemerkkin noudattamatta jättämisen ja se vastaisi uuden tieliikennelain 162 §:ssä mainittua rikkomusta, josta voidaan määrätä liikennevirhemaksu, mutta maksu olisi vesiliikenteessä alempi. (100/70)

Pykälän 3 kohdan mukaan liikennevirhemaksu määrättäisiin myös siitä, että päällikkö rikkoisi tahallaan tai huolimattomuudesta 2 luvun 16 – 17 §:n ankkurointia ja kiinnittämistä koskevien säännösten noudattamista.

Pykälän 4 kohdan mukaan liikennevirhemaksu määrättäisiin, jos päällikkö tahallaan tai huolimattomuudesta jättää noudattamatta 2 luvun 18 §:n velvollisuuden esittää vesiliikennettä valvovalle henkilölle, kuten poliisimiehelle tai merivartioston edustajalle, tämän pyytämät erikseen säädetyt asiakirjat lukuun ottamatta rekisteröintiä koskevia asiakirjoja.

Vesikulkuneuvon päällikkö vastaa esitettävän lain 1 luvun 7 §:n 6 kohdan mukaan siitä, että vesikulkuneuvossa on tarvittavat asiakirjat. Lain 3 luku sisältää pätevyysvaatimuksia koskevat asiakirjat. Lain 7 luku sisältää rekisteröintiä koskevat asiakirjat, mutta luku ei sisällä päällikköä vaan omistajaa, haltijaa tai elinkeinoharjoittajaa velvoittavia säännöksiä. Asiakirjojen mukana pitämisen ja niiden esittämisen laiminlyönnistä on nykyisin säädetty yleisesti rikesakkorikkomuslain 12 §:n 1 momentin 3 kohdassa. Nykyinen rikesakkorikkomuslain mukainen asiakirjojen esittämisen laiminlyöntiä koskeva teko on yleinen ja kattaa myös rekisteröintitodistuksen. Määrältään rikesakko on nykyisin 40 euroa. Pätevyyskirjan tai miehitystodistuksen mukana olon laiminlyönnistä voidaan laivaväkilain 39 §:n mukaan kuitenkin tuomita sakkoon, jos teko osoittaa tahallisuutta tai törkeää huolimattomuutta. (40/70).

Varusteiden esittämisen osalta rikesakkorikkomuslain 12 §:n 1 momentin 5 kohdan mukaan vesikulkuneuvon muiden turvavarusteiden kuin pelastusliivien puutteesta voidaan määrätä 70 euron rikesakko.

Pykälän 5 kohdan mukaan liikennevirhemaksu voitaisiin määrätä, jos päällikkö ei tahallaan tai huolimattomuudesta noudata esitettävän lain 2 luvun 19 §:ssä säädettyä velvollisuutta pysäyttää vesikulkuneuvo tai keskeyttää matka vesiliikennettä valvovan henkilön määräyksestä esimerkiksi silloin, kun alueella on voimassa alueellinen kielto tai liikenne on väliaikaisesti keskeytetty.

Pykälän 6 kohdan mukaan liikennevirhemaksu määrättäisiin, jos päällikkö tahallaan tai huolimattomuudesta jättäisi noudattamatta ehdotetun lain 2 luvun 23 – 32 §:ssä säädettyjä valojen, merkkikuvioiden tai ääni- ja valomerkkien käyttöä koskevia velvollisuuksia.

Pykälän 7 kohdan mukaan liikennevirhemaksu määrättäisiin, jos päällikkö tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 2 luvun 33 §:ssä säädettyjä määräyksiä kanavilla ja avattavilla silloilla noudatettavista menettelyistä.

Pykälän 8 kohdan mukaan liikennevirhemaksu määrättäisiin, jos päällikkö tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo esitettävän lain 2 luvun 34 – 37 §:ssä säädettyjä määräyksiä kanavilla kulkemisesta kuten purjeveneellä kulkemisesta Saimaan kanavalla tai kanavilla noudatettavista nopeusrajoituksista, tupakointikiellosta ja ilmoitusvelvollisuudesta. Nykyisin kanavaliikenne-rikkomuksesta säädetään kanava-asetuksessa ja teosta on tuomittava sakkoon.

Jos vesikulkuneuvoa ei tarvitsisi rekisteröidä, mutta se olisi varustettu moottorilla tai se olisi yli viiden metrin pituinen purjevene, sen päällikölle tulisi määrätä edellä mainituista vesiliikenne-rikkomuksista kuitenkin vain 40 euron virhemaksu. Moottorittoman tai alle viiden metrin pituisen purjeveeneen päällikölle virhemaksu voisi olla 20 euroa.

Saimaan kanavan osalta liikennevirhemaksu voidaan määrätä vain kanavan Suomen puoleisella osalla.

124 §. Nopeusrajoituksen rikkominen vesikulkuneuvolla. Pykälä vastaisi voimassa olevan rikesakkorikkomuksista annetun lain 12 §:n 2 kohdassa mainittua rikkomusta ja siitä säädettyä rikesakon määrää, mutta pykälässä viitattaisiin kuljettajan lisäksi myös päällikköön. Maksu olisi 120 euroa.

125 §. Vesikulkuneuvon omistajan tai haltijan rekisteröintirikkomukset. Pykälän perustana olisi rikesakkorikkomuksista annetun lain 12 §:n 2 momentin 1-2 kohdan määräykset lukuun ottamatta elinkeinoharjoittajaa koskevaa rikkomusta, josta olisi säädetty erikseen 127 §:ssä. Myös liikennevirhemaksun määrä, 70 euroa, vastaisi nykyistä rikesakon määrää. Rikesakkorikkomuksista annetusta laista poiketen ehdotetun pykälän 2 momentin 3 kohta sisältäisi kuitenkin myös rikkomuksen rekisteröintitodistuksen vesikulkuneuvossa pitämisen laiminlyönnistä.

Pykälän 3 momentti sisältäisi lievempää, vain huolimattomuutta osoittavaa tekoa koskevan määräyksen. Maksu olisi tällöin 40 euroa.

126 §. Vesikulkuneuvoa käyttävän elinkeinonharjoittajan rekisteröintirikkomus. Pykälä sisältäisi vesikulkuneuvon tai moottorin valmistajan, maahantuojan, myyjän, korjaajan tai muun vastaavaa toimintaa harjoittavan elinkeinonharjoittajan rikkomuksen ja teosta säädettyä maksun käytettäessä rekisteröimätöntä vesikulkuneuvoa ilman Liikenne- ja viestintäviraston koettunusta. Maksu olisi 70 euroa.

127 §. Liikennevirhemaksua koskevan päätöksen sisältö. Pykälässä säädetäisiin liikennevirhemaksusta annettavalta päätökseltä vaadittavasta sisällöstä, ja se vastaisi ehdotetussa, uudessa tieliikennelaissa esitettyjä vaatimuksia päätöksen sisällöstä.

Pykälän 2 momentin mukaan liikennevirhemaksua ja ehdollista liikennevirhemaksua koskevaan päätökseen olisi liitettävä oikaisuvaatimusohjeet. Oikaisuvaatimusohjeisiin tulisi muun muassa sisällyttää, missä vesiliikenteen valvojan yksikössä oikaisua tulee vaatia ja määräajasta oikaisuvaatimuksen tekemiselle. Oikaisuvaatimusohje voisi sisältää tiedustelukirjeen, jossa muun ohella tiedustellaan vesikulkuneuvoa ohjailleen henkilön yhteystietoja. Vastaava menettely on käytössä voimassa olevassa ehdollisessa rikesakkomenettelyssä.

128 §. Liikennevirhemaksua koskevan päätöksen tiedoksianto. Pykälän mukaan liikennevirhemaksua koskeva päätös annettaisiin tiedoksi rikkomukseen syyllistyneelle henkilökohtaisesti ja kirjallisesti.

Säännös vastaisi ehdotetun tieliikennelain vastaavaa säännöstä.

129 §. Liikennevirhemaksun maksuaika. Pykälän 1 momentin mukaan liikennevirhemaksu olisi suoritettava 30 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista. Säännös vastaisi lakivaliokunnan lausunnossa (LaVL 9/2018 vp.) esitettyä kantaa tieliikenteessä ehdotettuun vastaavaan pykälään.

130 §. Liikennevirhemaksun täytäntöönpano. Pykälän 1 momentissa olisi viittaus sakon täytäntöönpanosta annettuun lakiin (672/2002), jossa säädettäisiin liikennevirhemaksun ja vesikulku-neuvokohtaisen liikennevirhemaksun täytäntöönpanosta.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin virhemaksun vanhentumisesta. Maksu vanhentuisi viiden vuoden kuluttua lainvoiman saaneen ratkaisun antamisesta. Säännös vastaisi julkisen saatavan yleistä vanhentumisaikaa ja säännöstä olisi tarkennettu edellä mainitun lakivaliokunnan lausunnon (LaVL 9/2018 vp.) mukaisesti.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin Oikeusrekisterikeskukselle tehtävä huolehtia liikennevirhemaksua koskevan päätöksen täytäntöönpanosta. Saman momentin nojalla poliisin, Rajavartiolaitoksen, Tullin ja tuomioistuimen olisi ilmoitettava päätöksestään Oikeusrekisterikeskukselle.

Pykälän 4 momentin mukaan Oikeusrekisterikeskukselle olisi ilmoitettava myös päätöksestä, jolla liikennevirhemaksua olisi alennettu tai maksu olisi poistettu.

Pykälä vastaisi ehdotetun tieliikennelain samaa asiaa koskevaa pykälää.

131 §. Tarkemmat säännökset. Valtioneuvoston asetuksella voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä liikennevirhemaksun määrittämisessä käytettävistä asiakirjoista sekä niihin tehtävistä merkinnöistä ja niiden säilyttämisestä ja esitettävän lain nojalla määrättyjen seuraamusten täytäntöönpanoon liittyvistä ja muista viranomaisten välisistä ilmoituksista.

Myös tämä säännös vastaisi ehdotetun tieliikennelain vastaavaa asiaa koskevaa säännöstä.

9 luku. Erinäiset säännökset.

132 §. Ympäristöhaittojen ehkäisemiseen ja niiden torjumiseen liittyvä valvonta. Pykälän mukaan ehdotetun lain noudattamisen valvonta kuuluisi ympäristöhaittojen ehkäisemisen ja niiden torjumisen osalta toimivaltaiselle elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle sen toimialueella.

Säännös vastaisi pääosin nykyisen vesiliikennelain 23 §:n toista lausetta.

133 §. Muutoksenhaku. Pykälän 1 momentin mukaan lain nojalla annettuun päätökseen voisi vaatia oikaisua siten kuin hallintolaisissa säädetään. Viittauksella hallintolakiin varmistettaisiin hyvän hallinnon mukaisten menettelytapojen ja määräaikojen noudattaminen.

Pykälän 1 momenttiin otettaisiin viittaussäännös myös hallintolainkäyttölakiin. Oikaisuvaatimuksesta annettuun päätökseen haettaisiin muutosta hallinto-oikeudesta siten kuin hallintolainkäyttölaisissa säädetään. Hallinto-oikeuden päätökseen saisi hakea muutosta valittamalla vain, jos korkein hallinto-oikeus myöntäisi valitusluvan. Hallintolainkäyttölain 6 §:n 1 momentin mukaan päätöksestä saa valittaa se, johon päätös on kohdistettu tai jonka oikeuteen, velvollisuuteen tai etuun päätös välittömästi vaikuttaa.

Pykälän 2 momentin nojalla päätöksessä voitaisiin määrätä, että päätöstä olisi noudatettava muutoksenhausta huolimatta, jollei valitusviranomainen toisin määrää.

134 §. Voimaantulo. Pykälän mukaan laki olisi tarkoitettu tulemaan voimaan päivänä kuuta 20. Koska liikennevirhemaksuun siirtyminen edellyttää muutoksia viranomaisten tietojärjestelmiin, laki voisi tulla voimaan aikaisintaan samaan aikaan kuin uusi tieliikennelaki.

Ehdotetulla lailla kumottaisiin voimassa oleva vesiliikennelaki ja laki vesikulkuneuvojen rekisteröinnistä. Viittaukset kumottuihin lakeihin tarkoittaisivat jatkossa viittausta ehdotetun lain vastaavaan säännökseen.

135 §. *Siirtymäsäännös.*

1.2 Muut lainsäädännön muutokset

1.2.1 Laki aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain muuttamisesta.

2 §. *Määritelmät.* Pykälän 17 kohdassa muutettaisiin huviveneen määritelmä vastaamaan vesiliikennelakiin ehdotettua uutta huviveneen määritelmää. Määritelmästä jätettäisiin kuitenkin pois viittaus vesiskootteriin, koska lakia ei ole tarkoitus soveltaa vesiskootteriin.

Pykälän 24 kohta päivitetäisiin vastaamaan vesiliikennelakiin ehdotettua uutta vuokraveneen määritelmää.

3 §. *Lain soveltamisalaan kuuluvat alukset.* Pykälän 3 momenttiin lisättäisiin, että lakia ei sovelleta vuokraveneeseen, koska katsastusvaatimuksesta luovutettiin ja vuokravene ehdotetaan poistettavaksi kokonaan lain soveltamisalasta.

4 §. *Viittaukset muuhun lainsäädäntöön.* Pykälän käsite ”huvivene” korvattaisiin käsitteellä ”urheiluun tai vapaa-ajan viettoon käytettävä vesikulkuneuvo”, koska vesiliikennelaisissa säädetään muistakin vesikulkuneuvoista kuin huviveneistä.

5 §. *Erikoisaluksen ja ammattiveneen katsastus.* Pykälän otsikosta sekä 1 ja 2 momentista poistettaisiin vuokraveneet, koska vuokraveneiden katsastuksesta luovutettiin. Liikenteen turvallisuusvirasto on antanut alusturvallisuuslain 23 §:n nojalla määräyksen vuokraveneiden laitteista ja varusteista, joka kumottaisiin. Tämä ei kuitenkaan edellytä alusturvallisuuslain muuttamista. Lainmuutoksen jälkeen vuokraveneiden tulisi täyttää vesiliikennelaisissa asetetut varustevaatimukset, ja nämä varustevaatimukset olisivat yhteneviä muiden vesikulkuneuvojen varustevaatimusten kanssa.

1.2.2 Laki laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain muuttamisesta.

2 §. *Määritelmät.* Pykälän 13 kohdassa muutettaisiin huviveneen määritelmä vastaamaan vesiliikennelakiin ehdotettua uutta huviveneen määritelmää. Määritelmästä jätettäisiin kuitenkin pois viittaus vesiskootteriin, koska lakia ei ole tarkoitus soveltaa vesiskootteriin.

Pykälän 14 kohdassa muutettaisiin huvialuksen määritelmä vastaamaan vesiliikennelakiin ehdotettua uutta huvialuksen määritelmää.

Pykälän 16 kohdassa muutettaisiin vuokraveneen määritelmä vastaamaan vesiliikennelakiin ehdotettua uutta vuokraveneen määritelmää.

15 §. Huvialuksen päällikön pätevyys. Pykälä kumottaisiin, koska huvialuksen päällikön pätevyydestä säädetäisiin uuden vesiliikennelain 3 luvussa.

1.2.3 Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta.

II osa

10 luku

2 §. Määritelmät. Pykälän 8, 9 ja 11 kohdassa olevat huviveneen, huvialuksen ja vuokraveneen määritelmät päivitettäisiin vastaamaan uuteen vesiliikennelakiin ehdotettuja uusia huviveneen, huvialuksen ja vuokraveneen määritelmiä. Huviveneen määritelmästä jätettäisiin kuitenkin pois viittaus vesiskootteriin, koska lakia ei ole tarkoitus soveltaa vesiskootteriin.

7 §. Miehitettynä vuokratun vuokraveneen kuljettajan pätevyysvaatimukset. Pykälän 1 momenttiin lisättäisiin, että vuokraveneen kuljettajankirjaa edellytettäisiin siinä tapauksessa, että vesikulkuneuvoa käytetään pääasiallisesti tulonhankkimistarkoituksessa korvausta vastaan. Pääasiallista toimintaa on selitetty tarkemmin uuden vesiliikennelain 1 luvun 2 §:n yksityiskohtaisissa perusteluissa.

1.2.4 Laki maantielain muuttamisesta.

6 §. Maantielautat. Pykälän 2 momentissa oleva viittaus sisävesisääntöihin korvattaisiin viittauksella uuden vesiliikennelain 2 lukuun, koska sisävesisäännöt on sisällytetty siihen. Kyseisen 2 momentin mukaan lossin kuljettajan ei tarvitsisi kuitenkaan tuntea 2 lukuun sisältyviä kanavia ja avattavia siltoja koskevia säännöksiä, joiden tuntemista lossin kuljettajalta ei nykyisinkään edellytetä.

1.2.5 Laki rikesakkorikkomuksista annetun lain muuttamisesta.

Rikesakkorikkomuksista annetusta laista kumottaisiin 12 §, jossa säädetään vesiliikennettä koskevista rikkomuksista. Näistä rikkomuksista säädettäisiin uuden vesiliikennelain 8 luvussa.

1.2.6 Laki rikoslain muuttamisesta.

23 luku

1 §. Liikenneturvallisuuden vaarantaminen. Pykälän 2 momentin 1 kohdasta poistettaisiin viittaus vesiliikennelain nojalla annettuihin säännöksiin, sisävesisääntöihin ja kanavista annettuihin säännöksiin ja määräyksiin, koska uuden vesiliikennelain nojalla ei ole tarkoitus antaa säännöksiä eli asetusta ja sisävesisäännöt ja kanavia koskevat säännökset on sisällytetty uuteen vesiliikennelakiin. Kohdassa olevaa viittausta meriteiden sääntöihin täsmennettäisiin niin, että kohdassa viitattaisiin yleissopimukseen.

2 §. Törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen. Pykälän 2 momentin 1 kohdassa viitataan tällä hetkellä esimerkinomaisesti asianmukaisen tähyystyksen laiminlyöntiin, olosuhteisiin nähden turvallisen nopeuden noudattamatta jättämiseen ja väistövelvollisuuden noudattamatta jättämiseen yhteentörmäämisen vaarassa. Kohdassa viitattaisiin tästä lähtien näiden sijasta uuden vesiliikennelain 2 luvun 12–14 §:ssä tarkoitettuihin säännöksiin, jotka koskevat muun muassa asianmukaista tähyystystä, olosuhteisiin nähden oikein valittua nopeutta ja yhteentörmäämisen vaaraa ja sen välttämistä. Kohdasta poistettaisiin viittaus vesiliikennelain nojalla annettuihin säännöksiin, sisävesisääntöihin ja kanavista annettuihin säännöksiin ja määräyksiin, koska uuden vesiliikennelain nojalla ei ole tarkoitus antaa säännöksiä eli asetusta ja sisävesisäännöt ja kanavia koskevat säännökset on sisällytetty uuteen vesiliikennelakiin. Kohdassa olevaa viittausta meriteiden sääntöihin täsmennettäisiin niin, että kohdassa viitattaisiin yleissopimukseen.

48 luku

3 §. Ympäristörikkomus. Pykälän 4 momentissa muutettaisiin viittauksia vesiliikennelakiin. Siinä viitattaisiin nykyisen vesiliikennelain 5 §:n sijasta uuden vesiliikennelain 1 luvun 5 §:ään ja 2 lukuun ja nykyisen vesiliikennelain 15 ja 16 §:n sijasta uuden vesiliikennelain 5 luvun 101 §:ään. Uuden vesiliikennelain 1 luvun 5 §:ssä säädetään vesikulkuneuvolla käyttämistä koskevista yleisistä velvollisuuksista, 2 luvussa vesiliikenteen säännöistä ja vesiliikenteen ohjaamisen periaatteista ja 5 luvun 101 §:ään on yhdistetty muutettuina nykyisen vesiliikennelain 15 ja 16 §:ssä säädettyt alueelliset ja vesikulkuneuvotyyppejä koskevat kiellot ja rajoitukset.

1.2.7 Laki sakon ja rikesakon määräämisestä annetun lain muuttamisesta.

3 §. *Toimivaltaiset virkamiehet ja sakkomääräyksen soveltamisala.* Pykälästä poistettaisiin viittaus vesiliikennelain nojalla annettuihin säännöksiin, koska uuden vesiliikennelain nojalla ei ole tarkoitus antaa säännöksiä. Viittaus määräyksiin jätettäisiin.

Pykälän 2 momentin 11 kohdasta poistettaisiin viittaus vesikulkuneuvorekisteristä annettuun lakiin, koska kyseinen laki kumotaan.

2 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys

Vesiliikenteen sääntöjen ja periaatteiden kokoaminen yhteen lakiin

Esitettävän lain yksi keskeinen ehdotus on nykyisten vesiliikenteen sääntöjen ja periaatteiden kokoaminen yhteen lakiin. Nykyinen sääntely sisältyy monelta osin lakia alemmantasoiseseen sääntelyyn. Tämä sääntely koskee muun muassa sisävesillä ja kanavilla liikkumista. Tältä osin esitys on omiaan toteuttamaan perustuslain 80 §:n 1 momentin periaatetta, jonka mukaan yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteista on säädettävä lailla.

Vesillä liikkujan keskeiset oikeudet ja velvollisuudet määritellään vesiliikenteen säännöissä ja vesiliikenteen ohjaamista koskevissa periaatteissa. Näillä säännöillä ja periaatteilla, joilla ohjataan vesillä liikkujien käyttäytymistä, edistetään vesiliikenteen turvallisuutta eli suojataan vesillä liikkujan henkeä, terveyttä ja hänen omaisuuttaan ja siten perustuslain 7 §:ssä tarkoitettua oikeutta elämään sekä henkilökohtaiseen vapauteen ja koskemattomuuteen, 15 §:ssä tarkoitettua omaisuuden suojaa sekä 20 §:ssä tarkoitettua ympäristövastuuta. Ehdotettu vesiliikenteen sääntöjen kokoaminen ja selkeyttäminen tekisivät kansalaiset tietoisemmiksi siitä, mitä sääntöjä vesillä liikkussa tulee noudattaa.

Säännöt ja niiden selkeyttäminen ja kokoaminen yhteen on omiaan myös edistämään perustuslain 9 §:ssä tarkoitettua liikkumisvapautta. Koska esitetyn lain tavoitteena on myös vastuullisen veneilyn lisääminen, mukaan lukien ympäristövastuun parempi huomioon ottaminen veneilyssä, esitys on myös omiaan edistämään perustuslain 20 §:ssä tarkoitettua ympäristövastuun toteutumista.

Koska vesillä käyttäytymistä koskevat säännöt voivat paitsi toisaalta edistää henkilön liikkumisvapautta ja toisaalta vastaavasti rajoittaa jonkin toisen henkilön liikkumisvapautta tai omaisuudensuojaa, on nämä rajoitukset pyritty perusoikeuksia rajoittavina kirjoittamaan mahdollisimman täsmällisesti, tarkkarajaisesti ja oikeasuhteisesti.

Vesiväylien merkitseminen ja vesiliikenteen ohjaaminen sekä alueellisia kieltoja ja rajoituksia koskeva sääntely

Myös esitettävän lain vesiväylien merkitsemistä ja vesiliikenteen ohjaamista koskeva sääntely, jossa säännellään merenkulun turvalaitteista, vesiliikennemerkeistä ja valo-opasteista, samoin kuin ehdotetut vesikulkuneuvoja ja niiden varusteita koskevat vaatimukset ovat omiaan edistämään perustuslain 7 §:n, 9 §:n ja 20 §:n tavoitteiden toteutumista. Myös tämä sääntely on ajanmukaistettu ja nostettu lain tasolle.

Samoja tavoitteita edistää myös ehdotetun lain alueellisia kieltoja ja rajoituksia sekä kilpailuja ja harjoituksia koskeva sääntely, joka tosin sisältyy jo nykyään pääosin lakiin. Koska tämä sääntely on omiaan myös rajoittamaan liikkumisvapautta ja omaisuudensuojaa, on sekin täsmällistä, tarkkarajaista ja oikeasuhtaista.

Päällikkösääntely

Esitettävän lain toinen keskeinen ehdotus huviveneitä koskevasta päällikkösääntelystä paitsi edistää vesillä liikkujien turvallisuutta ja siten perustuslain 7 §:n toteutumista, myös asettaa uusia vaatimuksia kuljettajalle tai muulle henkilölle, joka tosiasiallisesti vastaa vesikulkuneuvon ohjailusta tai hallinnasta. Päällikkö vastaisi muun muassa siitä, että vesikulkuneuvo on aiottuun matkaan nähden turvallinen ja että matkustajilla on kelluntavälineet puettuna olosuhteiden niin edellyttäessä. Kaikki vaatimukset sisältyvät ehdotettuun lakiin ja ne olisivat täsmällisiä ja tarkkarajaisia. Velvoittavuuden suhteen sääntelyssä on pyritty oikeasuhtaisuuteen ja ottamaan huomioon tosiasialliset käytännön tilanteet.

Vuokravenesääntely

Lakiehdotuksen vuokravenesääntelyä koskevilla kevennyksillä eli katsastusvaatimuksista luopumisella, pätevyyttä koskevan sääntelyn keventämisellä ja pääasiallisen veneenvuokraustoiminnan selkeämmällä rinnastamisella kauppamerenkulkuun on merkitystä elinkeinovapautta koskevan perustuslain 18 §:n kannalta. Kevennys helpottaa satunnaista veneen vuokraustoimintaa ja helpottaa elinkeinon ja ammatin harjoittamista. Sääntely myös edesauttaa uuden vuokraustoiminnan aloittamista. Toisaalta kevennystä on tarkasteltava perustuslain 7 §:n turvallisuutta koskevan oikeuden kannalta. Voidaan kuitenkin arvioida, ettei katsastusvaatimuksen poistamisella ja lupakirjamenettelyn keventämisellä olisi suurta vaikutusta vuokraveneiden turvallisuuteen, kun otetaan huomioon esitetyn lain muut ehdotukset. Näitä ovat erityisesti huviveneiden vuokraaja ja päällikköä koskeva sääntely, liikennesääntöjen ja sanktioiden selkeyttäminen sekä se, että esitetty laki sisältää mahdollisuuden antaa tarkempia määräyksiä vesikulkuneuvon ja vuokraveneen laitteista ja varusteista. Katsastusvaatimusten poistuksessa veneiden vaatimustaso siten tuskin laskisi automaattisesti. Veneen vuokraustoiminnan helpottamisella edistettäisiin perustuslain 6 §:ssä tarkoitetun yhdenvertaisuuden toteutumista, kun yhä useampi henkilö voisi tuloista ja varallisuudesta riippumatta harrastaa veneilyä omistamatta venettä. Muutoksella olisi vaikutusta myös omaisuuden suojaa koskevan perustuslain 15 §:n kannalta, koska se mahdollistaisi oman omaisuuden nykyistä paremman hyödyntämisen ja jakamisen.

Rangaistussäännökset ja liikennevirhemaksujärjestelmä

Uudistuksen yhteydessä tarkennettaisiin rangaistussäännöksiä ja toteutettaisiin pääpiirteissään samanlainen liikennevirhemaksujärjestelmä kuin tieliikenteessä on esitetty otettavan käyttöön.

Tätä sääntelyä on tarkasteltava erityisesti perustuslain 8 §:n rikosoikeudellista laillisuusperiaatetta ja 21 §:n oikeusturvaa koskevan perusoikeussääntelyn kannalta.

Rikosoikeudellisen laillisuusperiaatteen ydinsisällön mukaan rikoksen tunnusmerkistö on ilmaistava riittävällä täsmällisyydellä siten, että säännöksen sanamuodon perusteella on ennakoitavissa, onko jokin toiminta tai laiminlyönti rangaistavaa. Euroopan ihmisoikeustuomioistuinten ja EU-tuomioistuinten käytännössä laillisuusperiaatteelle on annettu käytännössä vastaava ydinsisältö, jossa on korostettu rikossääntelyn ennustettavuutta eli sitä, että säännöksen sanamuodon perusteella voidaan ennakoida, mikä on rangaistavaa (ks. PeVL 10/2016 vp ja PeVL 56/2014 vp).

Perustuslakivaliokunta on mietinnössään PeVL 46/2016 vp hallituksen esityksestä liikennekaareksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi (HE 161/2016 vp) katsonut, että jos blankorangaistus-tekniikkaa on sääntelyn erityisluonteen vuoksi välttämätöntä käyttää, säännöksessä tulee viittaamalla konkretisoida, minkä säännöksen tai säännösten rikkomisesta rangaistaan, viittausketjujen tulee olla täsmällisiä ja rangaistavuuden edellytykset ilmaisevien aineellisten säännösten tulee olla kirjoitettu rangaistussäännöksiltä vaaditulla tarkkuudella. Lisäksi rangaistussäännöksessä on pyrittävä kuvaamaan rangaistava teko (ks. PeVM 25/1994 vp ja PeVL 10/2016 vp).

Esitetyn vesiliikennelain vesiliikenne rikosta koskeva sääntely sisältää ne teot, joiden osalta pelkkää liikennevirhemaksua seurauksena ei voisi pitää riittävänä tai tarkoituksenmukaisena, koska teon arviointi vaatii enemmän harkintaa tai teko voi olla tehty ennen kuin se on havaittu valvonnassa. Toisaalta vesiliikenne rikoksesta tuomittaisiin vain, jos teko ei olisi omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle, hengelle tai terveydelle. Jos teko olisi omiaan aiheuttamaan tällaista vaaraa, rangaistus määräytyisi rikoslain nojalla.

Vesiliikenne rikoksia olisivat esimerkiksi sellaiset huviveneen päällikön vastuuta koskevat rikkomukset, jotka eivät olisi omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle, hengelle tai terveydelle. Huviveneen päällikköä koskevat vastuut sisältyvät täsmällisinä, tarkkarajaisina ja oikeasuhtaisina lain aineellisiin säännöksiin päällikön vastuista.

Esitettyssä rikoslain muutosta koskevassa lakiehdotuksessa on ajanmukaistettu ja täsmennetty nykyistä liikenneturvallisuuden vaarantamista ja törkeää liikenneturvallisuuden vaarantamista koskevaa sääntelyä viittaamalla muun muassa tarkemmin asiaa koskevaan kansainväliseen sopimukseen. Kyseinen sopimus eli meriteiden säännöt on sellaisenaan velvoittava tietyillä vesialueilla ja se sisältää hyvin tarkkaa, kaikkia sopimusapuolia sitovaa sääntelyä. Myös viittaus vesiliikennelain sääntelyyn on täsmällisempi, kun itse aineelliset säännökset vesiliikennelaisissa on pyritty kirjoittamaan mahdollisimman täsmällisiksi ja tarkkarajaisiksi.

Esitetty vesiliikenteen liikennevirhemaksujärjestelmä olisi pääpiirteissään samanlainen kuin tieliikenteessä on ehdotettu otettavaksi käyttöön. Tieliikennelakia koskevan hallituksen esityksen mukaan hallinnollinen seuraamusjärjestelmä merkitsi sitä, että vesiliikenteen vähäiset rikkomukset siirrettäisiin pois rikosoikeudellisesta järjestelmästä, mikä muuttaisi tekojen moitittavuuden asteen ja osittain myös niiden luonteen.

Hallinnollisten sanktioiden käyttöönottoa on tarkasteltu oikeudenhoidon uudistamisohjelmassa vuosille 2013-2025 (oikeusministeriön julkaisu 16/2013), joka on pääministeri Sipilän hallituksen kivijalkahanke. Ohjelmassa kysytään, onko rikosoikeusjärjestelmän nykyinen laaja käyttö tarkoituksenmukaista ja todetaan, että hallitus selvittää edellytykset hallinnollisten sanktioiden käyttöalan laajentamiselle. Hallinnollisten sanktioiden piiriin voidaan ohjelman mukaan ajatella siirrettävän nykyisten kriminalisointien piiristä esimerkiksi tekoja, joilla ei ole asianomistajaa. Hallinnolliseen menettelyyn mahdollisesti sopivia asioita harkittaessa on kiin-

nitettävä huomiota siihen, millaisen oikeushyvän suojaamiseksi sanktio on säädetty. Mitä selvemmin on kysymys pelkästään julkista etua loukkaavasta teosta, sitä paremmin asia voisi sopia hallinnollisesti ratkaistavaksi.

Oikeudenhoidon uudistamisohjelmassa todetaan myös, että lievemmissä teoissa hallinnolliseen sanktiojärjestelmään siirtyminen voisi tuottaa kustannussäästöjä ilman, että rikosoikeusjärjestelmän uskottavuus tästä kärsisi. Tämä mahdollistaisi nykyistä enemmän sen, että asioita ratkaistaisiin ensivaiheessa hallinnollisen viranomaisen toimesta, syyttäjällä ei olisi näissä asioissa lainkaan roolia ja tuomioistuimen tehtävänä olisi muutoksenhakuasioiden käsittely.

Nyt esitetyssä sääntelyssä olisi otettu huomioon sekä perustuslakivaliokunnan (PeVL 9/2018 vp) että lakivaliokunnan (LaVL 9/2018 vp) esittämät huomiot tieliikennelakia koskevan hallituksen esityksen 180/2017 vp. liikennevirhemaksujärjestelmään.

Perustuslakivaliokunnan mukaan tieliikennelakia koskevan hallituksen esityksen valtiosääntöoikeudellisesti keskeisimmät kysymykset liittyivät ehdotuksen säännöksiin liikennevirhemaksusta määrättävästä liikennevirhemaksusta ja kyseisen sääntelyn suhteeseen perustuslakivaliokunnan käytäntöön hallinnollisista seuraamuksista ja oikeusturvasta.

Perustuslakivaliokunnan käytännössä liikennevirhemaksun kaltaisia maksuja ei ole pidetty perustuslain 81 §:n mielessä sen paremmin veroina kuin maksuinakaan vaan lainvastaisesta teosta määrättävinä sanktioluonteisina hallinnollisina seuraamuksina. Perustuslakivaliokunta on asiallisesti rinnastanut rangaistusluonteisen taloudellisen seuraamuksen rikosoikeudelliseen seuraamukseen (ks. esim. PeVL 2/2017 vp, s. 4—5, PeVL 14/2013 vp ja PeVL 17/2012 vp).

Liikennevirhemaksu olisi esitetyssä vesiliikennelaissa luonteeltaan sekä hallinnollinen sanktio että rangaistus.

Hallinnollisena seuraamismaksuna liikennevirhemaksun määräämisessä sovellettaisiin hallintolakia mukaan lukien sen kuulemista koskevia menettelyjä. Hallintolain 34 §:n 1 momentin mukaan asianosaiselle on ennen asian ratkaisemista varattava tilaisuus lausua mielipiteensä asiasta sekä antaa selityksensä sellaisista vaatimuksista ja selvityksistä, jotka saattavat vaikuttaa asian ratkaisuun.

Hallinnollisen seuraamuksen yleisistä perusteista on perustuslakivaliokunnan mietinnön 9/2018 vp mukaan säädettävä perustuslain 2 §:n 3 momentin edellyttämällä tavalla lailla, koska sen määräämiseen sisältyy julkisen vallan käyttöä. Näistä syistä laissa olisi täsmällisesti ja selkeästi säädettävä maksuvelvollisuuden ja maksun suuruuden perusteista sekä maksuvelvollisen oikeusturvasta samoin kuin lain täytäntöönpanon perusteista (ks. esim. PeVL 17/2012 vp, PeVL 9/2012 vp, s. 2/1, PeVL 57/2010 vp). Lisäksi säännösten tulisi täyttää sanktioiden oikeasuhtaisuuteen liittyvät vaatimukset. Vesiliikenteeseen ehdotetussa liikennevirhemaksujärjestelmässä nämä vaatimukset on pyritty täyttämään.

Perustuslakivaliokunta oli kiinnittänyt huomiota perustuslain 21 §:n oikeusturvaa koskevaan oikeuteen, jonka mukaan jokaisella on oikeus saada asiansa käsitellyksi asianmukaisesti ja ilman aiheetonta viivytystä lain mukaan toimivaltaisessa tuomioistuimessa tai muussa viranomaisessa sekä oikeus saada oikeuksiaan ja velvollisuuksiaan koskeva päätös tuomioistuimen tai muun riippumattoman lainkäyttöelimen käsiteltäväksi.

Kyseinen valiokunta oli katsonut, että tieliikenteessä rikesakkojen korvaaminen liikennevirhemaksuilla merkitsisi huomattavaa muutosta yksilön oikeusturvan näkökulmasta varsinkin niissä tilanteissa, joissa liikennevirhemaksu voidaan määrätä ajoneuvoa pysäyttämättä perustuen oletamaan ajoneuvon kuljettajasta, mistä syystä valiokunta oli esittänyt kolme eri ratkaisumallia.

Näistä syistä ja koska vesiliikenteessä ei toistaiseksi ole ollut mahdollisuutta toteuttaa sellaista automaattivalvontaa, jossa vesikulkuneuvon rekisteritietojen lisäksi olisi mahdollista tunnistaa riittäväällä varmuudella myös vesikulkuneuvon päällikköä, ei nyt esitettyyn vesiliikennelakiin ole sisällytetty mahdollisuutta määrätä liikennevirhemaksua ajoneuvoa eli tässä tapauksessa vesikulkuneuvoa pysäyttämättä.

Virastojen määräystenantovaltuudet

Esityksessä esitetään viranomaisille monia määräystenantoimivaltuuksia. Asia on merkityksellinen perustuslain 80 §:n kannalta.

Viranomaisen voidaan lailla valtuuttaa antamaan oikeussääntöjä määräytyistä asioista, jos siihen on sääntelyn kohteeseen liittyviä erityisiä syitä eikä sääntelyn asiallinen merkitys edellytä, että asiasta säädetään lailla tai asetuksella. Tällaisen valtuutuksen tulee olla soveltamisalaltaan täsmällisesti rajattu.

Perustuslain 80 §:n 2 momentin mukaan viranomaisen voidaan lailla valtuuttaa antamaan oikeussääntöjä määräytyistä asioista, jos siihen on sääntelyn kohteeseen liittyviä erityisiä syitä eikä sääntelyn asiallinen merkitys edellytä, että asiasta säädetään lailla tai asetuksella. Tällaisen valtuuden tulee olla soveltamisalaltaan täsmällisesti rajattu. Lisäksi perustuslaista johtuu, että valtuuden kattamat asiat on määriteltävä tarkasti.

Perustuslakivaliokunta on lausuntokäytännössään todennut perustuslain 80 §:n 2 momentin soveltamisesta, että asetuksenantovaltuuksiin verrattuna tällaiseen valtuuteen kohdistuu yleistä tarkkarajaisuusvaatimusta pidemmälle menevä vaatimus valtuuden kattamien asioiden määrittelemisestä tarkasti laissa. Valtuuden tulee lisäksi perustuslain nimenomaisen säännöksen mukaan olla soveltamisalaltaan täsmällisesti rajattu (PeVL 46/2001 vp, ja PeVL 16/2002 vp).

Perustuslakiuudistuksen yhteydessä tekninen ja vähäisiä yksityiskohtia koskeva sääntely, johon ei liity merkittävää harkintavallan käyttöä, on mainittu esimerkkinä viranomaisen norminantovallostasta (HE 1/1998 vp, PeVL 16/2002 vp ja PeVL 19/2002 vp).

Liikenne- ja viestintävirastolle ehdotetuissa määräystenantovaltuuksissa on kyse teknisluonteisista asioista, joihin näillä virastoilla

on asiantuntemus. Virastojen toimiala huomioon ottaen on siksi olemassa perustuslaissa tarkoitettuja erityisiä syitä, joiden vuoksi virastolle ehdotetut määräystenantovaltuudet ovat sopusoinnussa perustuslain 80 §:n 2 momentin kanssa.

Edellä kerrotun perusteella hallituksen näkemyksen mukaan lakiehdotukset voitaisiin käsitellä tavallisessa lainsäätämisyjärjestyksessä.

Eduskunnan hyväksyttäväksi annetaan seuraavat lakiehdotukset:

Vesiliikennelaki

1 luku

Yleiset säännökset

1 §

Soveltamisala

Tätä lakia sovelletaan vesikulkuneuvoihin ja niiden käyttämiseen Suomen vesialueella. Lakia sovelletaan myös puutavaralauttoihin sekä hinattaviin ja kelluviin esineisiin siten kuin niistä tässä laissa erikseen säädetään.

Tätä lakia sovelletaan myös vesiväylien merkitsemiseen ja vesiliikenteen ohjaamiseen sekä sulkua- ja avokanavilla ja avattavilla silloilla noudatettaviin menettelyihin.

Tätä lakia sovelletaan kauppamerenkulkuun ja siinä käytettäviin vesikulkuneuvoihin siltä osin kuin niistä ei erikseen säädetä merilaissa (674/94), alusturvallisuuden valvonnasta annetussa laissa (370/95), aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetussa laissa (1686/2009), alusliikennepalvelulaissa (623/2005), liikenteen palveluista annetussa laissa (320/2017) taikka muualla laissa.

Tämän lain lisäksi muuhun kuin kauppamerenkulkuun käytettäviin vesikulkuneuvoihin ja niiden käyttämiseen sovelletaan merilain 10 a lukua, 11 a lukua ja 16 lukua, huviveneiden turvallisuudesta ja päästövaatimuksista annettua lakia (1712/2015), maastoliikennelakia (1710/1995) ja alusliikennepalvelulakia (623/2005) ja muualla laissa annettuja säännöksiä.

Vesiliikenteen haittojen ehkäisemiseksi on noudatettava myös, mitä muualla laissa säädetään.

Sen lisäksi mitä Saimaan kanavan Venäjälle kuuluvan osan ja siihen liittyvän alueen vuokraamisesta Suomen tasavallalle sekä Saimaan kanavan alusliikenteestä Venäjän kanssa tehdyn sopimuksen voimaansaattamisesta ja sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaan saattamisesta ja sopimuksen soveltamisesta annetun lain voimaantulosta annetun lain (8/2012, jäljempänä Saimaan kanavaa koskevan sopimuksen) mukaan on voimassa, vuokra-alueella on noudatettava tämän lain 1 luvussa, 2 luvun 14 §:n 2 - 3 momentissa, 16 - 20 §:ssä, 21 §:n 1 ja 3-5 momentissa, 22 §:ssä, 31 §:n 2 momentissa, 33 - 38 §:ssä, 39 §:n 2 momentissa ja 4 luvussa tarkoitettuja säännöksiä.

2 §

Vesikulkuneuvon käyttö pääasiallisesti vuokraveneenä

Jos vesikulkuneuvoa käytetään pääasiallisesti vuokraveneenä tulonhankkimistarkoituksessa korvausta vastaan, vuokravenetoimintaan sovelletaan merilakia.

3 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

1) vesikulkuneuvolla veteen tukeutuvaa ja vesillä liikkumiseen käytettävää alusta, kulkuneuvoa ja välinettä;

2) huviveneellä tyypistä, käyttö- tai työntövoimasta riippumatta urheiluun tai vapaa-ajan viettoon tarkoitettua vesikulkuneuvoa, vesiskootteria lukuun ottamatta, jonka rungon pituus on vähintään 2,5 ja enintään 24 metriä;

3) huvialuksella urheiluun tai vapaa-ajan viettoon käytettävää alusta, jonka rungon pituus sovellettavien yhdenmukaistettujen standardien mukaan mitattuna on yli 24 metriä ja jonka bruttovetoisuus on alle 500;

4) vuokraveneellä huvikäyttöön vuokralle miehitettynä tarjottavaa vesikulkuneuvoa, joka kuljettaa muussa kuin säännöllisessä liikenteessä enintään 12 matkustajaa ja jonka rungon pituus on vähintään 2,5 ja enintään 24 metriä; ei kuitenkaan purjevenettä, jonka rungon pituus on valmistajan ilmoituksen mukaan alle 5,5 metriä, moottorilla varustettua vesikulkuneuvoa, jonka moottoriteho on moottorin valmistajan ilmoituksen mukaan alle 15 kilowattia ja jonka rungon pituus on valmistajan ilmoituksen mukaan alle 5,5 metriä, vesiskootteria eikä soutuvenettä;

5) vesiskootterilla urheiluun tai vapaa-ajan viettoon tarkoitettua vesikulkuneuvoa, jonka pituus on alle 4 metriä ja jossa on moottori, jonka pääasiallinen työntövoiman lähde on vesisuihkupumppu ja joka on suunniteltu siten, että sitä käyttävät henkilöt istuvat, seisovat tai ovat polvillaan rungon päällä;

6) yleisellä kulkuväylällä sellaista kulkuväylää, joka on tarpeen pitää avoinna yleistä laiva- tai veneliikennettä varten ja joka on vesilain (587/2011) mukaan määrätty julkiseksi kulkuväyläksi tai yleiseksi paikallisväyläksi.

7) yleisen kulkuväylän ylläpitäjällä sitä, jolla kulkuväyläksi määräämistä koskevan päätöksen perusteella on oikeus kulkuväylän rakentamiseen tai parantamiseen.

8) yksityisellä kulkuväylällä muuta kuin vesilain mukaista yleistä kulkuväylää tai valtaväylää;

9) aluksella veteen tukeutuvaa ja vesillä liikkumiseen tarkoitettua kulkuvälinettä tai laitetta;

10) meriteiden säännöillä kansainvälisistä säännöistä yhteentörmäämisen ehkäisemiseksi merellä vuonna 1972 tehtyä kansainvälistä yleissopimusta (SopS 30/1977, COLREG-yleissopimus) siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen;

11) ankkuroinnilla vesikulkuneuvon kiinnittämistä poijuun tai paaluun tai ankkurilla pohjaan taikka maihin ilman vesikulkuneuvon kiinnitystä laituriin

12) valoilla vesikulkuneuvon kulussa tai ankkuroinnissa käytettäviä, aluksen tunnistamisen kannalta tarpeellisia valoja;

13) merkkikuvioilla vesikulkuneuvon käyttämiä merkkejä, jotka ilmaisevat vesikulkuneuvon tehtävää tai rajoittunutta ohjailukykyä;

14) lossilla ohjausköyden tai sitä korvaavan Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymän muun laitteiston ohjaamaa lauttaa;

15) ahtaalla kulkuväylällä sisäisillä kulkuvesillä olevaa kulkuväylää, jossa kaksi vesikulkuneuvoa ei voi sivuuttaa toisiaan vaaratta;

16) vesikulkuneuvon pituudella vesikulkuneuvon rungon pituutta, lukuun ottamatta 2 luvun säännöksiä, joissa pituudella tarkoitetaan vesikulkuneuvon suurinta pituutta.

4 §

Oikeus liikkua vesialueella

Jokaisella on oikeus kulkea, ankkuroida tilapäisesti, uittaa puutavaraa ja uida vesistöissä siten kuin vesilain 2 luvun 3 §:ssä säädetään, jollei tästä laista muuta johdu.

5 §

Vesikulkuneuvon käyttämistä koskevat yleiset velvollisuudet

Vesikulkuneuvon käyttäjän on noudatettava olosuhteiden edellyttämää huolellisuutta ja varovaisuutta ja toimittava siten, ettei hän ilman pakottavaa syytä vaikeuta tai häiritse muiden liikumista vesillä eikä aiheuta vaaraa tai vahinkoa muille taikka vaaraa tai merkittävää tai tarpeetonta haittaa tai häiriötä luonnolle tai muulle ympäristölle, kalastukselle, yleiselle luonnon virkistyskäytölle tai muulle yleiselle tai yksityiselle edulle. Vesikulkuneuvon käyttäjän on osallistuttava kykynsä mukaan pelastustoimiin sekä muutoinkin niihin toimenpiteisiin, joihin onnettomuus- tai vaaratilanne antaa aiheutta.

6 §

Vesikulkuneuvon kuljettajaa, päällikköä ja luovuttajaa koskevat yleiset vaatimukset

Vesikulkuneuvoa saa kuljettaa, ohjailla tai hallita vain henkilö, jolla on olosuhteisiin nähden tarvittava ikä, kyky ja taito vesikulkuneuvon hallitsemiseksi. Rekisteröitävää moottorilla varustettua vesikulkuneuvoa saa ohjailla tai hallita vain henkilö, joka on täyttänyt 15 vuotta.

Jollei merilain 6 luvusta muuta johdu, vesikulkuneuvon kulusta ja turvallisuudesta vastaa sen päällikkö. Päällikkö on kuljettaja tai vesikulkuneuvon käyttäjä taikka muu henkilö, joka tosiasiallisesti ohjailee tai hallitsee vesikulkuneuvoa. Jos on epäselvää, kuka vastaa kyseisessä tilanteessa vesikulkuneuvon kulusta ja turvallisuudesta, on päällikön vastuu viime sijassa vesikulkuneuvon omistajalla tai liikenneasioiden rekisteriin merkityllä haltijalla.

Vesikulkuneuvoa ei saa luovuttaa sellaisen henkilön kuljettavaksi, ohjailtavaksi tai hallittavaksi eikä vuokrata sellaiselle henkilölle, jolla ei ole siihen 1 momentissa edellytettyä ikää, kykyä ja taitoa.

Kuljettavaksi, ohjailtavaksi tai hallittavaksi luovutetun tai vuokratun vesikulkuneuvon luovuttaja vastaa siitä, että vesikulkuneuvo on luovutushetkellä kyseiselle vesialueelle ja siihen liittyviin olosuhteisiin nähden rakenteeltaan, kunnoltaan ja muilta ominaisuuksiltaan turvallinen, siten kuin 6 luvun 107 §:ssä säädetään, ja että vesikulkuneuvon vastaanottajalle on annettu riittävä opastus sen turvalliseen käyttöön.

7 §

Päällikön yleinen vastuu

Vesikulkuneuvon päällikön on huolehdittava siitä, että:

1) vesikulkuneuvo on aiottuun matkaan ja olosuhteisiin nähden rakenteeltaan, kunnoltaan ja muilta ominaisuuksiltaan turvallinen siten kuin 6 luvun 107 §:ssä säädetään ja se on asianmukaisesti miehitetty;

2) vesikulkuneuvossa olevia henkilöitä on ohjeistettu riittävällä tavalla vesikulkuneuvossa toimimisesta;

3) vesikulkuneuvossa on tarvittavat, 6 luvun 108 §:ssä ja sen nojalla säädetyt varusteet, ne ovat kunnossa ja helposti saatavilla;

4) vesikulkuneuvossa on käytettävissä asianmukaisia merikarttoja ja merenkulkujulkaisuja, jos aiottu matka edellyttää reittisuunnittelua matkan pituuden tai muun vastaavan syyn tai olosuhteen johdosta;

5) jäljempänä 6 luvun 108 §:n 1 momentin 1 kohdassa tarkoitetut kelluntavälineet on puettuina vesikulkuneuvossa olevilla henkilöillä ja sään, aallokon, vesikulkuneuvon kunnan tai muiden olosuhteiden niin edellyttäessä; ja

6) vesikulkuneuvossa on 3 luvun 41 §:ssä ja 7 luvun 117 ja 119 §:ssä tarkoitetut tarvittavat asiakirjat.

8 §

Vesiliikennettä valvovat viranomaiset

Vesiliikennettä valvovia viranomaisia ovat poliisi, Rajavartiolaitos, Tulli ja Liikenne- ja viestintävirasto.

Saimaan kanavan vuokra-alueella sovelletaan Saimaan kanavaa koskevan sopimuksen 6 artiklan 2 kohdan ja 15 artiklan 1 kohdan määräyksiä.

9 §

Kanavien ja avattavien siltojen käyttöpalvelut

Kanavien ja avattavien siltojen käyttöpalvelujen järjestämisestä vastaa Väylävirasto. Väylävirasto tekee yksityisen palveluntuottajan kanssa sopimuksen, jolla palveluntuottajat sitoutuvat huolehtimaan kanavaliikenteen käyttöpalvelujen tuottamisesta tietyllä toimialueella.

Käyttöpalveluja on tarjottava tasapuolisesti kaikille vesikulkuneuvoille.

Käyttöpalvelujen tarjonnassa on noudatettava hyvän hallinnon vaatimuksia.

Käyttöpalvelujen tarjoamiseen osallistuvaan henkilöön sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen suorittaessaan kanavaliikenteen käyttöpalveluun välittömästi liittyviä tehtäviä.

Kanavien ja avattavien siltojen käyttö voidaan järjestää myös itsepalveluna.

2 luku

Vesiliikenteen säännöt ja vesiliikenteen ohjaamisen periaatteet

10 §

Meriteiden sääntöjen noudattaminen

Avomerellä, kaikilla siihen yhteydessä olevilla kulkuvesillä, joilla merialukset voivat liikennöidä, ja kauppamerenkulun väylillä on noudatettava meriteiden sääntöjä. Kauppamerenkulun väylillä tarkoitetaan vesilain nojalla määrättyjä yleisiä kulkuväyliä, jotka ovat ensisijaisesti rakennettu ja tarkoitettu kauppamerenkulkua varten.

Meriteiden sääntöjä on noudatettava sisäisillä kulkuvesillä tässä luvussa mainituin poikkeuksin ja lisäksi. Sisäisillä kulkuvesillä tarkoitetaan järviä, jokia, kanavia sekä merialuetta, jonka ulkorajan muodostaa se viiva, jonka jokainen piste on kahden meripeninkulman etäisyydellä lähimmästä sisäisistä aluevesistä rajaavasta perusviivan pisteestä merelle päin.

11 §

Vesiliikenteen ohjaaminen

Vesiliikenteessä on noudatettava tässä luvussa tarkoitettuja vesiliikenteen sääntöjä, vesiliikennettä valvovan henkilön antamaa merkkiä, käskyä tai kieltoa ja vesiliikennettä ohjaavan henkilön antamaa merkkiä sekä vesiliikennemerkillä tai valo-opasteella osoitettua velvollisuutta.

Vesiliikennettä valvovalla henkilöllä tarkoitetaan poliisin, pelastustoimen, Rajavartiolaitoksen, Tullin tai Liikenne- ja viestintäviraston viranhaltijaa, jonka tehtäviin kuuluu vesiliikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden varmistaminen tai yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitäminen tai poliisilaissa (872/2011), rajavartiolaitaissa (578/2005) tai tullilaissa (304/2016) säädettyjen valvonta- ja ohjaamistehtävien hoitaminen. Vesiliikennettä ohjaavalla henkilöllä tarkoitetaan muuta henkilöä, jonka poliisi, Rajavartiolaitos, Tulli tai pelastusviranomainen on yksittäistapauksessa tai määrääjäksi määrännyt ohjaamaan liikennettä onnettomuuden, yleisötapahduksen, kilpailun tai muun vastaavan syyn vuoksi tai yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitämiseksi. Puolustusvoimien harjoitusten aikana vesiliikenteen ohjaajana voi toimia myös Puolustusvoimien tehtävään määräämä sotilas.

Vesillä liikkujan on ensisijaisesti noudatettava vesiliikennettä valvovan henkilön antamaa merkkiä, käskyä tai kieltoa tai vesiliikennettä ohjaavan henkilön antamaa merkkiä. Vesiliikennemerkillä tai valo-opasteella osoitettua velvollisuutta on noudatettava, vaikka se edellyttäisi poikkeamista vesiliikenteen säännöstä. Valo-opaste on kuitenkin ensisijainen väistämisvelvollisuutta osoittavaan vesiliikennemerkkiin nähden.

Poliisi-, tulli-, rajavartio-, pelastus-, ja ensihoitotehtävässä olevan vesikulkuneuvon kuljettaja ja meripelastusyksikön sekä Puolustusvoimien vesikulkuneuvon kuljettaja saa tehtävän sitä edellyttäessä tarpeellista varovaisuutta noudattaen poiketa vesiliikennemerkillä tai valo-opasteella osoitetuista velvollisuuksista ja muista tässä luvussa mainituista vesiliikenteen säännöistä lukuun ottamatta väistämisvelvollisuutta. Jos olosuhteet sitä edellyttävät, on tällöin annettava erityisiä ääni- ja valomerkkejä.

Edellä 4 momentissa tarkoitettut poikkeukset koskevat myös toisen valtion toimivaltaista viranomaista ja toiseen valtioon rekisteröidyn vesikulkuneuvon kuljettajaa Suomen alueella sen mukaan kuin toimivallasta on erikseen valtioiden välillä sovittu tai erikseen säädetty.

12 §

Turvallinen kulku ja nopeus

Vesikulkuneuvossa on kulussa ollessa oltava asianmukainen näkö- ja kuulotähystys.

Vesikulkuneuvoa on ohjailtava voimassa olevan nopeusrajoituksen mukaisesti ja olosuhteisiin nähden oikein valitulla nopeudella yhteentörmäämisen ja ympäristölle aiheutuvan vahingon välttämiseksi.

13 §

Yhteentörmäämisen vaara ja sen välttäminen

Vesikulkuneuvon päällikön on arvioitava ja estettävä yhteentörmäämisen vaara ja tehtävä kaikki toimenpiteet yhteentörmäämisen välttämiseksi hyvissä ajoin ja turvallisesti.

14 §

Ohittaminen, kohtaaminen ja väistäminen

Ohittamis-, kohtaamis- ja väistämisilanteessa on noudatettava erityistä varovaisuutta ottaen huomioon meriteiden sääntöjen osan B määräykset.

Ohittaminen kanavassa on sallittu ainoastaan silloin, kun edellä kulkevan vesikulkuneuvon tai puutavaralautan nopeus on huomattavasti takana kulkevan vesikulkuneuvon suurinta sallittua nopeutta pienempi. Ohittaminen kanavassa on kielletty sulun odotussataman tai sillan kohdalla.

Kun kaksi moottorilla kulkevaa vesikulkuneuvoa kohtaa ahtaassa kulkuväylässä, on paikalle myöhemmin saapuneen vesikulkuneuvon odotettava, kunnes toinen vesikulkuneuvo on sen sivuuttanut. Kohdatessa toinen moottorilla kulkeva vesikulkuneuvo vuolaassa, ohjailuun vaikuttavassa virtapaikassa on vastavirtaan kulkevalla kulkuneuvolla liikkuvan väistettävä ja odotettava myötävirtaan kulkevaa vesikulkuneuvoa. Ahtaissa kanavaosissa tai silta-aukoissa, joissa moottorilla kulkevat vesikulkuneuvot eivät voi vaaratta kohdata, on kanavaa ylöspäin kulkevan odotettava alaspäin kulkevaa.

Vesikulkuneuvo tai kelluva esine, jolta harjoitetaan sukellustyötä, on sivuutettava asianmukaista varovaisuutta noudattaen, ja moottorilla kulkevan vesikulkuneuvon on vältettävä aiheuttamasta potkurivirtaa.

15 §

Soutuveneiden ja alle seitsemän metrin pituisten vesikulkuneuvojen liikkumista ja kohtaamista koskevat poikkeukset

Edellä 14 §:ssä säädetystä poiketen seuraavien vesikulkuneuvojen on yleisillä kulkuväylillä pysyteltävä poissa yli 12 metrin pituisten vesikulkuneuvojen tieltä:

- 1) soutuvene taikka siihen kooltaan, nopeudeltaan tai muuten rinnastettava vesikulkuneuvo;
- 2) alle seitsemän metrin pituinen, moottorilla kulkeva vesikulkuneuvo, jonka suurin nopeus on enintään seitsemän solmua;
- 3) alle seitsemän metrin pituinen purjevoimalla kulkeva purjevene.

16 §

Vesikulkuneuvon ankkurointi ja kiinnittäminen

Vesikulkuneuvo on ankkuroitava ja kiinnitettävä niin, ettei se vaaranna liikennettä yleisellä väylällä.

Vesikulkuneuvon ankkurointi ja kiinnittäminen on kielletty:

- 1) johtoyhteyksien ja siltojen alla;
- 2) vedenalaisten kaapelien sekä putkijohtojen ja muiden vastaavien kohdalla;
- 3) sulkuporttien ja siltojen välittömässä läheisyydessä;
- 4) kohtaamis- tai ohittamiskiellon vaikutusalueella.

17 §

Vesikulkuneuvon ankkurointi ja kiinnittäminen kanavilla ja avattavilla silloilla

Kanavilla ja avattavilla silloilla vesikulkuneuvojen ja puutavaralauttojen ankkurointi tai kiinnittäminen rantaan tai laituriin on sallittu vain merkityillä paikoilla ja tilapäisesti muualla, jos siitä ei aiheudu haittaa tai vaaraa liikenteelle tai kanavan rakenteille.

Jos paikalla on kiinnittymistä varten pollareita, renkaita, paaluja tai muita laitteita, on niitä käytettävä. Kiinnittäminen puihin, valaisin- tai liikennemerkkipylväisiin tai muihin kanavan rakenteisiin ja laitteisiin, joita ei ole kiinnittämiseen tarkoitettu, on kielletty.

Kanavien ja avattavien siltojen alueella kiinnitetyssä tai ankkuroidussa vesikulkuneuvossa tai puutavaralautassa on oltava jatkuvasti vesikulkuneuvon tai lautan vartiointiin tai mahdolliseen siirtoon tarvittava miehistö, ellei kanavien ja avattavien siltojen käyttöpalvelujen tarjoamiseen osallistuvan henkilön kanssa ole toisin sovittu tai ellei puutavaralautta sijaitse erityisellä puutavaralauttojen käsittelyalueella.

Vesikulkuneuvon lastin saa purkaa tai ottaa ja vesikulkuneuvon saa ottaa tai siitä jättää matkustajia ainoastaan tähän tarkoitukseen osoitetussa paikassa.

18 §

Vesikulkuneuvon pysäyttäminen ja asiakirjojen esittäminen

Vesiliikennettä valvova tai ohjaava henkilö voi pysäyttää vesikulkuneuvon. Vesiliikennettä valvova henkilö voi tarkastaa vesikulkuneuvon rakenteen, varusteet, kunnon ja asiakirjat sekä vesikulkuneuvon ja sen moottorin yksilöintitiedot sekä tarkastaa vesikulkuneuvon päällikön ja kuljettajan kyvyn, iän, taidon ja tarvittavan pätevyyden.

Vesikulkuneuvo on vesiliikennettä valvovan tai ohjaavan henkilön antamasta, selvästi havaittavasta pysäytysmerkistä pysäytettävä heti, kun se voidaan turvallisesti tehdä.

Pysäytysmerkit on esitetty 4 luvun 53 §:ssä.

Vesikulkuneuvon päällikköä sekä kulkuneuvoa ja sen varusteita koskevat erikseen säädetyt tai määrätyt asiakirjat on esitettävä vesiliikennettä valvovalle henkilölle tämän pyynnöstä. Tällaisen asiakirjan puuttuessa on vesikulkuneuvon päällikkö tai haltija velvollinen vesiliikennettä valvovan henkilön antaman kohtuullisen määräajan kuluessa esittämään asiakirjan tarkastuksessa osoitettavalle valvovalle viranomaiselle.

19 §

Vesikulkuneuvon matkan estäminen tai keskeyttäminen

Vesiliikennettä valvova henkilö voi estää tai keskeyttää vesikulkuneuvon matkan tai vesikulkuneuvolla kulkemisen, jos vesikulkuneuvo ei täytä 6 luvun 107 §:n tai 108 §:n 4 momentin vaatimuksia tai sen nojalla annettuja säännöksiä tai jos matkan jatkamiseen liittyy ilmeinen onnettomuuden vaara, yleisen järjestyksen häiriintyminen tai ympäristöhaitan uhka tai jos liikenne on väliaikaisesti keskeytetty tai rajoitettu yleisen kulkuväylän tarpeellisten rakennustöiden, kilpailujen tai muun vastaavan syyn johdosta tai vesialueella on voimassa Liikenne- ja viestintäviraston päätös vesikulkuneuvojen tai tietyn vesikulkuneuvon käytön kiellosta tai rajoituksesta. Vesikulkuneuvon päällikkö on tällöin velvollinen pysäyttämään vesikulkuneuvon.

Jos vesikulkuneuvon matka estetään tai keskeytetään, vastaa hinattavasta, ankkuroidusta tai rantaan taikka laituriin jätetystä vesikulkuneuvosta sen päällikkö.

Kanavaliikenteen käyttöpalvelujen tarjoamiseen osallistuva henkilö voi tehdä toimialueellaan omasta aloitteestaan kiireellisessä tapauksessa 1 momentissa tarkoitetun päätöksen enintään yhden vuorokauden ajaksi. Päätöksestä on välittömästi ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle, jonka on tehtävä päätös toimenpiteen keskeyttämisestä tai jatkamisesta ilman aiheetonta viivytystä.

20 §

Vesikulkuneuvon siirtäminen

Yleisen kulkuväylän ylläpitäjä voi määrätä yleisellä kulkuväylällä olevan vesikulkuneuvon siirrettäväksi ja käyttöpalvelujen tarjoamiseen osallistuva henkilö kanavan tai avattavan sillan alueella sijaitsevan vesikulkuneuvon siirrettäväksi, jos se haittaa, estää tai vaarantaa vesiliikennettä tai ympäristöä.

21 §

Uponnut, kiinni jäänyt tai ajelehtiva vesikulkuneuvo, sen osa tai muu tavara

Jollei merilain 11 a luvusta muuta johdu, on vesikulkuneuvon omistajan tai sen, jonka hallinnassa vesikulkuneuvo tai tavara oli, poistettava niin pian kuin mahdollista kulkuväylälle tai muulle vesiliikenteen alueelle uponnut, ajelehtinut tai kiinni jäänyt vesikulkuneuvo, sen osa taikka tavara jos vesikulkuneuvo, sen osa tai tavara on vaarallinen tai haitallinen vesiliikenteelle. Vesikulkuneuvon omistajan tai sen, jonka hallinnassa vesikulkuneuvo tai tavara oli, on tarvittaessa pantava paikalle sopiva merkki tilapäiseksi varoitusmerkiksi.

Vesikulkuneuvon omistajan tai sen, jonka hallinnassa vesikulkuneuvo tai tavara oli, on ilmoitettava 1 momentissa tarkoitetusta tilanteesta viipymättä hätäkeskukselle, meripelastuskeskukselle tai VTS-palveluntarjoajalle, joka ilmoittaa asiasta edelleen väylänpitäjälle ja Liikenne- ja viestintävirastolle.

Jos vesikulkuneuvo tai puutavaralautta uppoaa kanavassa tai tarttuu kiinni kanavaan tai ei muutoin voi jatkaa matkaansa kanavalla, on päällikön heti ilmoitettava asiasta kanavan käyttöpalvelujen tarjoamiseen osallistuvalla henkilöllä, joka ilmoittaa asiasta edelleen väylänpitäjälle ja Liikenne- ja viestintävirastolle.

Velvollisuudesta korvata vahinko, joka aiheutuu 1 – 3 momentissa tarkoitetun toimenpiteen laiminlyönnistä, säädetään vahingonkorvauslaissa (412/1974).

Liikenne- ja viestintävirasto voi laiminlyöjän kustannuksella ryhtyä vaaran torjumiseksi tai esteen poistamiseksi tarpeellisiin toimiin. Liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus saada tarpeellista virka-apua poliisilta, Rajavartiolaitokselta ja Tullilta.

22 §

Vesikulkuneuvon aiheuttama vahinko

Jos vesikulkuneuvo tai puutavaralautta aiheuttaa vahinkoa kanavan tai avattavan sillan rakenteille, laitteille, valaistukselle tai viitoitukselle on sen päällikön viipymättä ilmoitettava vahingosta kanavien ja avattavien siltojen käyttöpalvelujen tarjoamiseen osallistuvalla henkilöllä, joka ilmoittaa asiasta edelleen väylänpitäjälle ja Liikenne- ja viestintävirastolle.

Velvollisuudesta korvata vahinko, joka aiheutuu 1 momentissa tarkoitetun toimenpiteen laiminlyönnistä, säädetään vahingonkorvauslaissa (412/1974).

Valojen, merkkikuvioiden ja ääni- ja valomerkkien käyttö

23 §

Vesikulkuneuvon valot, merkkikuviot sekä ääni- ja valomerkit

Vesikulkuneuvossa on käytettävä meriteiden sääntöjen osan C mukaisia valoja auringonlaskusta auringonnousuun tai näkyvyyden ollessa rajoitettu ja osan C mukaisia merkkikuvioita päivällä.

Vesikulkuneuvossa tai puutavaralautassa, joka on ankkuroituna liikenneturvallisuuden kannalta suojatussa paikassa, ei tarvitse näyttää meriteiden sääntöjen osassa C tarkoitettuja ankkuroidulle vesikulkuneuvolle määrättyjä valoja tai merkkikuvioita.

Vesikulkuneuvosta on annettava meriteiden sääntöjen osan D mukaisesti ääni- ja valomerkejä, joilla kiinnitetään muiden vesillä liikkujien huomiota.

Vesiliikennettä valvovien viranomaisten, Puolustusvoimien, pelastustoimen ja meripelastusyksikön virka- tai hälytystehtävässä olevassa vesikulkuneuvossa voidaan näyttää sinistä ympäri näköpiiriin näkyvää vilkkuvaloa vesikulkuneuvon ollessa kiireellisessä tehtävässä tai milloin se muun vesiliikenteen varoittamiseksi on tarpeen.

24 §

Alle 12 metrin pituisen vesikulkuneuvon valot ja merkkikuviot

Alle 12 metrin pituisessa, moottorilla kulkevassa vesikulkuneuvossa, jossa ei ole mastoa, on pidettävä mastovalo vähintään puoli metriä sivuvalojen tai niiden yhdistelmän yläpuolella.

Alle 12 metrin pituisen vesikulkuneuvon sivuvaloissa ei tarvitse olla varjostimia, eikä siitä tarvitse näyttää meriteiden sääntöjen osassa C karilla olevalle tai ohjailukyvyttömälle vesikulkuneuvolle määrättyjä merkkikuvioita, jos se on ohjailukyvytön tai karilla.

25 §

Puutavaralautan tai muun kelluvan esineen valot ja merkkikuviot

Kun puutavaralauttaa tai muuta kelluvaa esinettä hinataan tai se on ankkuroituna eikä se voi pitää edellä 10 §:n 1 momentissa tarkoitettuja valoja tai merkkikuvioita, on siitä näytettävä ympäri näköpiiriin näkyvää valkoista valoa sen keula- ja peräosassa. Valon on näytettävä vähintään kahden meripeninkulman etäisyyteen. Jos hinattavan puutavaralautan tai muun kelluvan esineen pituus ylittää 100 metriä, on tällaisia valoja sijoitettava enintään 100 metrin etäisyydelle toisistaan, jos tämä on käytännössä mahdollista.

Kun hinattava puutavaralautta tai muu kelluva esine on kokonaan tai osittain näkymättömissä veden pinnan alapuolella, on siinä päivällä näytettävä kaksoiskartion muotoista merkkikuvioita

sen keula- ja peräosassa. Jos tällaisen puutavaralautan tai muun kelluvan esineen pituus ylittää 100 metriä, on merkkikuvioita sijoitettava enintään 100 metrin etäisyydelle toisistaan, jos tämä on käytännössä mahdollista.

Kokonaan tai osittain näkymättömissä vedenpinnan alapuolella olevaan, edellä 1 momentissa tarkoitettuun, hinattavaan vesikulkuneuvoon voidaan valot ja merkkikuviot tarvittaessa sijoittaa siihen kiinnitettyihin sopiviin kellukkeisiin tai uimureihin.

26 §

Lossin valot

Lossista on näytettävä:

1) kolmea punaista valoa parhaiten näkyvässä paikassa, asennettuina pitkittäiskeskiviivan suuntaan vähintään yhden metrin päähän toisistaan niin, että ne muodostavat tasasivuisen kolmion kärki ylöspäin, ja valojen tulee näkyä ympäri näköpiirin, vähintään yhden meripeninkulman etäisyyteen; sekä

2) kahta pystysuoraan päällekkäin vähintään 0,75 metriä toisistaan olevaa pallon muotoista merkkikuvioita, joista alempi on vähintään neljä metriä rungon yläpuolella.

27 §

Perä edellä kulkevan vesikulkuneuvon valot

Moottorilla kulkevasta vesikulkuneuvosta, joka on rakennettu kulkemaan myös perä edellä, on perä edellä kulkiessaan näytettävä meriteiden sääntöjen osassa C määrättyjä valoja sillä tavalla, että todellinen kulkusuunta käy selville.

Edellä 1 momentissa tarkoitettu vesikulkuneuvosta on näytettävä päivällä kahta pallonmuotoista, halkaisijaltaan vähintään 0,6 metrin merkkikuvioita asennettuina symmetrisesti yksi pitkittäiskeskiviivan kummallekin puolelle vähintään kaksi metriä savupiipun ja kansirakenteiden yläpuolella ja vähintään kolmen metrin päähän toisistaan.

28 §

Sukellustyössä olevan vesikulkuneuvon merkkikuviot

Vesikulkuneuvosta tai kelluvasta esineestä, jolta harjoitetaan sukellustyötä, on sukeltajan ollessa vedessä näytettävä liitteen 2 mukaista kansainvälistä viestilippua A vähintään yhden metrin korkuisena levynä, joka on yöllä valaistava. Merkkikuvioita näytettäessä on varmistauduttava siitä, että se näkyy ympäri näköpiirin.

29 §

Alle 20 metrin pituisen vesikulkuneuvon merkkikuviot

Alle 20 metrin pituisessa vesikulkuneuvossa voidaan käyttää pienempiä merkkikuvioita ja niiden välisiä pystysuoria etäisyyksiä kuin mitä meriteiden sääntöjen liitteessä I on määrätty.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä edellä 1 momentissa tarkoitettujen merkkikuvioiden teknisistä yksityiskohdista.

30 §

Alle seitsemän metrin pituisen vesikulkuneuvon valot ja merkkikuviot

Alle seitsemän metrin pituisesta vesikulkuneuvosta, jonka rungossa tai kansirakenteessa ei ole vähintään yhden metrin korkeudella aluksen vesiviivasta sivuvalojen kiinnitykseen soveliaista kohtaa, voi meriteiden sääntöjen osassa C määrättyjen valojen sijasta näyttää ympäri näköpiiriin näkyvää valkoista valoa.

Alle seitsemän metrin pituisen vesikulkuneuvon ei tarvitse näyttää meriteiden sääntöjen osassa C määrättyjä merkkikuvioita, lukuun ottamatta konevoimalla kulkevaa vesikulkuneuvoa, jolla on purjeet ylhäällä.

31 §

Äänimerkit ahtaassa kulkuväylässä

Kun vesikulkuneuvon on meriteiden sääntöjen osan D mukaisesti oltava varustettu viheltimellä, on vesikulkuneuvosta annettava viheltimellä yksi pitkä ääni puoli meripeninkulmaa ennen sen saapumista ahtaaseen kulkuväylään. Kulkuväylässä jo olevasta vesikulkuneuvosta on vastattava tähän antamalla viheltimellä vähintään viisi lyhyttä, toisiaan nopeasti seuraavaa äänimerkkiä.

Vesikulkuneuvon tai puutavaralautan saapuessa kanavan varrella sijaitsevaan satamaan tai laituriin tai lähtiessä sieltä sen on tarvittaessa ilmoitettava ohjailutoimenpiteistään lähellä kulkeville seuraavin viheltimellä annettavin äänimerkein:

- 1) kolme pitkää ja yksi lyhyt äänimerkki, kun se haluaa suunnata oikealle; ja
- 2) kolme pitkää ja kaksi lyhyttä äänimerkkiä, kun se haluaa suunnata vasemmalle.

32 §

Ruoppaajan äänimerkit

Näkyvyyden ollessa rajoitettu on vedenalaiseen tai vastaavaan työhön käytettävän ruoppaajan ja muun vesikulkuneuvon tai kelluvan esineen, jonka ankkurointi tai kiinnitys estää tai vaikeuttaa muuta vesiliikennettä, viheltimellä annettava ankkuroidulle vesikulkuneuvolle meriteiden sääntöjen osassa D määrätty äänimerkki, jota seuraa:

- 1) sarja yksittäislyöntejä (vähintään 6) laivakellolla, kun se voidaan sivuuttaa niin kuin sen paikka olisi merkitty oikeanpuoleisella viitalla, pohjoisviitalla tai länsiviitalla; tai
- 2) sarja kaksoislyöntejä (vähintään 6) laivakellolla, kun se voidaan sivuuttaa niin kuin sen paikka olisi merkitty vasemmanpuoleisella viitalla, eteläviitalla tai itäviitalla.

Vesillä liikkumista kanavilla ja avattavilla silloilla koskevat erityiset säännökset

33 §

Kanavilla ja avattavilla silloilla noudatettavat menettelyt

Liikuttaessa vesikulkuneuvolla kanavilla tai avattavien siltojen kautta on noudatettava 1 luvun 5 §:n edellyttämää huolellisuutta ja varovaisuutta ja niille saapumista, niiden kulkujärjestystä ja sulutusta koskevia menettelyjä.

Kanavilla ja avattavien siltojen kohdalla uiminen on kielletty.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä kanaville ja avattaville silloille saapumisesta ja niillä noudatettavista menettelyistä sekä vesikulkuneuvojen ja niiden varusteiden käyttöä koskevista vaatimuksista.

34 §

Purjeveneellä kulkeminen Saimaan kanavan vuokra-alueella

Purjeella varustetun vesikulkuneuvon kulkeminen Saimaan kanavassa on sallittua ainoastaan konevoimalla tai hinauksessa purjeet koottuina.

35 §

Nopeusrajoitus kanavilla ja avattavien siltojen kautta liikuttaessa

Yleinen nopeusrajoitus sulku- ja avokanavilla sekä avattavilla silloilla liikuttaessa on yhdeksän kilometriä tunnissa.

Nopeusrajoituksen alkamis- ja päättymiskohdat merkitään nopeusrajoitusmerkillä.

Nopeusrajoitus ei koske pelastustyöhön osallistuvan vesikulkuneuvon eikä kiireellisessä virkatehtävässä olevan viranomaisen käytössä olevan vesikulkuneuvon käyttöä, edellyttäen, että sen käytössä noudatetaan tarpeellista varovaisuutta.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä kanavilla sekä avattavien siltojen kautta kulkevaa liikennettä koskevista nopeusrajoituksista.

36 §

Vesikulkuneuvon tiedoista ilmoittaminen kanava-alueilla

Vesikulkuneuvon päällikön on ilmoitettava kanavan käyttöpalvelujen tarjoamiseen osallistuvalla henkilölle vesikulkuneuvoa, sen kulkureittiä ja lastia tai vesikulkuneuvon päällikön vastuulla olevaa puutavaralauttaa koskevat tiedot sen liikkeessä kanava-alueilla.

37 §

Tupakointi ja avotulen käsittely

Tupakointi ja avotulen käsittely on kielletty räjähdysaineita, palavia nesteitä tai muita tulenarkoja aineita kuljettavan vesikulkuneuvon läheisyydessä.

38 §

Liikenteen pysähtyminen tai hidastuminen

Kanavilla ja avattavien siltojen kautta kulkevilla ei ole oikeutta saada Suomen valtiolta korvausta sen johdosta, että liikenne pysähtyy tai hidastuu ruuhkautumisen, onnettomuustapauksen, kanavan tai avattavan sillan vaurioitumisen, välttämättömän korjaustyön, juoksutuksen tai muun vastaavan syyn vuoksi.

39 §

Kanavamaksut

Kanavien käyttämisestä niiden vahvistettuina aukioloaikoina ei peritä maksuja, korvauksia tai palkkioita.

Saimaan kanavan lupamaksuista sekä palkkioista, joita peritään kanavien ja avattavien siltöjen avaamisesta muuna kuin ilmoitettuna aukioloaikana perittävistä palkkioista säädetään erikseen.

3 luku

Vesillä liikkumista koskevat erityiset pätevyysvaatimukset

40 §

Tietyn vesikulkuneuvotyypin päällikölle asetettavat vaatimukset

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa määräyksiä siitä, että tietyn vesikulkuneuvotyypin päällikön on oltava täyttänyt 18 vuotta ja osoittanut Liikenne- ja viestintäviraston tarkemmin edellyttämät tiedot ja kyvyn sen kuljettamiseen, jos tietyn vesikulkuneuvotyypin arvioidaan aiheuttavan vaaraa toisen terveydelle tai ympäristölle, ottaen huomioon vesikulkuneuvon koon, lajin, käyttötarkoituksen ja liikkumisalueen.

41 §

Huvialuksen päällikön pätevyysvaatimukset

Huvialuksen päällikön on oltava täyttänyt 18 vuotta ja hänellä on oltava kansainvälinen huviveneenkuljettajankirja.

Kansainvälisen huviveneenkuljettajankirjan saamisen edellytyksenä on:

- 1) vähintään 16 vuoden ikä;

2) vähintään voimassa oleva ajokorttilain (386/2011) mukainen ryhmän 1 ajokortti tai vähintään ryhmän 1 ajoterveysvaatimusten täyttämisen osoittava lääkärintodistus;

3) Yhdistyneiden kansakuntien Euroopan talouskomission sisävesiliikennetyöryhmän päätöslauselmassa nro 40 asetettujen tutkintovaatimusten täyttäminen.

Huviveneenkuljettajankirjaa hakevan on osoitettava täyttävänsä 2 momentin 3 kohdan tutkintovaatimukset:

1) veneilyn teorian osaamisesta annetulla todistuksella, jonka on myöntänyt sellainen veneilyjärjestö tai merenkulkualan oppilaitos, joka seuraa koulutustoimintaansa ja todistuksenantoon laatujärjestelmän avulla ja jonka koulutustoimintaa sekä todistuksenantoa koskeva laatujärjestelmä on ulkoisesti arvioitu Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymällä tavalla enintään viisi vuotta ennen todistuksen päiväystä; tai

2) liikenteen palveluista annetun lain II osan 10 luvun 4 §:ssä tarkoitetulla kuljettajankirjalla tai muulla ylemmällä, ammattimaiseen merenkulkuun tarkoitetulla kansipäällystön pätevyyskirjalla taikka;

3) Liikenne- ja viestintävirastossa suoritettavalla kokeella ja

4) veneilyjärjestön tai merenkulun oppilaitoksen antamalla todistuksella käytännön veneilyosaamisesta.

Kansainvälinen huviveneenkuljettajankirja on pidettävä alkuperäisenä vesikulkuneuvon kullussa mukana.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä edellä 2 momentin 3 kohdan tutkintovaatimuksista.

42 §

Vesiliikenteen ohjaaja

Vesiliikenteen ohjaajana edellä 2 luvun 11 §:n 2 momentissa tarkoitetun henkilön on oltava 18 vuotta täyttänyt. Hänen on annettava suostumuksensa tehtävään ja hänelle on annettava tehtävän edellyttämä ohjeistus.

Vesiliikenteen ohjaajaksi määrättyyn henkilöön sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen toimiessaan vesiliikenteen ohjaajana.

43 §

Vesikulkuneuvon radiolähtetimen käyttäjä

Meriradioviestintään käytettävän radiolähtetimen käyttöön ja hallussapitoon tarvittavasta radioluvasta ja lähtetimen käyttöön tarvittavasta pätevyystodistuksesta säädetään sähköisen viestinnän palveluista annetussa laissa (917/2014).

44 §

Kansainvälisen huviveneenkuljettajankirjan hakeminen ja myöntäminen

Liikenne- ja viestintävirasto myöntää hakemuksesta edellä 41 §:ssä tarkoitetun kansainvälisen huviveneenkuljettajankirjan ja tallentaa sitä koskevat tiedot liikenteen palveluista annetussa laissa tarkoitettuun liikenneasioiden rekisteriin. Huviveneenkuljettajankirjan myöntämisen edellytyksenä on, että hakija täyttää 41 §:ssä säädetty vaatimukset.

Huviveneenkuljettajankirjaa koskevaan hakemukseen on liitettävä kaikki huviveneenkuljettajankirjan myöntämistä varten tarpeelliset tiedot ja selvitykset sekä passikuva. Jos hakija hakee huviveneenkuljettajankirjaa ensimmäistä kertaa, hänen on todistettava luotettavasti henkilöllisyytensä.

45 §

Kansainvälisen huviveneenkuljettajankirjan voimassaolo ja uusiminen

Kansainvälinen huviveneenkuljettajankirja on voimassa toistaiseksi.

Jos huviveneenkuljettajankirja on myönnetty määräaikaisena ja sen haltija haluaa jatkaa sen voimassaoloa, on hänen haettava kuljettajankirjaa uudestaan ja toimitettava Liikenne- ja viestintävirastolle kopio 41 §:n 2:n momentissa tarkoitetusta ajokortista tai lääkärintodistuksesta ja kopio aiemmasta huviveneenkuljettajankirjasta.

Kadonnut tai tuhoutunut kansainvälinen huviveneenkuljettajankirja voidaan uusia ilman selvitystä terveydentilasta ja tutkintovaatimusten täyttämistä.

46 §

Vuokraveneen kuljettajan pätevyysvaatimukset

Vuokraveneen kuljettajan pätevyysvaatimuksista säädetään liikenteen palveluista annetun lain II osan 10 luvun 7 §:ssä.

4 luku

Vesiväylien merkitseminen ja vesiliikenteen ohjaaminen

Merenkulun turvalaitteet

47 §

Merenkulun turvalaitteet

Merenkulun turvalaite on kulkuväylän merkitsemistä tai muuten vesiliikenteen ohjaamista ja turvaamista varten vesialueelle tai rannalle sijoitettu rakenne ja laite.

Kiinteitä turvalaitteita ovat elektroniset paikanmäärittämysasemat ja -laitteet, tutkamerkit, majakat, linja- ja sektoriloistot, linjamerkit, reunamerkit, kummelit ja muut tunnusmerkit, sekä muut näihin verrattavat kiinteät laitteet.

Kelluvia turvalaitteita ovat poijut ja viitat.

48 §

Turvalaitteita koskevien määräysten antaminen

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa määräyksiä:

1) kulkuväylien merkitsemisestä ja valaisemisesta sekä käytettävästä viitoitusjärjestelmästä;

2) merenkulun turvalaitteiden ja kulkuväyliä merkinnässä käytettävien muiden laitteiden nimityksistä, rakenteesta, merkityksestä sekä väri- ja valotunnuksista; sekä

3) merenkulun turvalaitteiden rakentamisesta, asettamisesta, muuttamisesta ja poistamisesta sekä siitä, milloin ne ovat toiminnassa.

49 §

Yleisen kulkuväylän vahvistaminen sekä turvalaitteen asettaminen ja poistaminen

Sen lisäksi mitä on säädetty yleisen kulkuväylän määrittämisestä vesilain 10 luvun 2-4 §:ssä sekä turvalaitteen asettamisesta vesilain 10 luvun 5 §:ssä, on turvalaitteen asettamista haettava Liikenne- ja viestintävirastolta. Hakemus on hyväksyttävä, jos väylä ja sen turvalaitteet eivät vaaranna liikenneturvallisuutta ja niitä koskevat tiedot ovat riittäviä ja tarkoituksenmukaisia. Päätöksessä on määrättävä ehdot väylän ja sen turvalaitteiden rakentamisesta, asettamisesta ja kunnossapidosta. Väylän ylläpitäjän on toimitettava tiedot väylästä ja sen turvalaitteista ja niiden sijainnista Liikenne- ja viestintävirastoon tietojärjestelmiin tallentamista ja merikarttoihin merkitsemistä varten. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä toimitettavan tiedon sisällöstä ja välittämistavasta.

Edellä 1 momentissa tarkoitetun väyläpäätöksen saaja ei saa muuttaa tai poistaa väyläpäätöksen nojalla asetettua tai rakennettua merenkulun turvalaitetta ilman Liikenne- ja viestintäviraston uutta lupaa.

Jos edellä 1 momentissa tarkoitetussa väylää koskevassa päätöksessä mainittu turvalaite on puutteellinen tai harhaanjohtava, on Liikenne- ja viestintäviraston kehoitettava ylläpitovelvollista määräjässä korjaamaan laite. Jos laitetta ei kehotuksesta huolimatta korjata, voi Liikenne- ja viestintävirasto korjata laitteen ylläpitovelvollisen kustannuksella.

Yksityisen kulkuväylän merkitsemisessä ei saa käyttää yleisen kulkuväylän merkitsemiseen tarkoitettuja merenkulun turvalaitteita.

50 §

Erehdyttävä valo tai laite

Kulkuväylän tai muun vesiliikennealueen läheisyyteen ei saa asettaa sellaista mainos- tai merkkivaloa tai muuta laitetta, joka muistuttaa erehdyttävästi merenkulun turvalaitetta tai joka muutoin voi aiheuttaa vaaraa vesiliikenteelle.

51 §

Turvalaitteeseen kiinnittyminen

Vesikulkuneuvon, pyödyksen tai muun turvalaitteen toimintaa vaarantavan esineen kiinnittäminen yleisen kulkuväylän turvalaitteeseen on kielletty.

52 §

Toimimaton turvalaite

Jos yleisen kulkuväylän merkitsemiseen tarkoitettu vesiliikenteen turvalaite ei toimi ilmoitettulla tavalla tai jos jokin sellainen laite on kadonnut, vahingoittunut, siirtynyt paikaltaan tai se on jostain muusta syystä erehdyttävä, on siitä ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle.

Vesiliikenteen ohjaamisessa käytettävät pysäytysmerkit, vesiliikennemerkkit ja valo-opasteet

53 §

Vesikulkuneuvolle annettavat pysäytysmerkit

Pysäytysmerkkejä ovat näkö-, kuulo-, ja radioviestintävälillä annetut kansainväliset pysäytysmerkit sekä erityinen pysäytysmerkkilevy (kuva 1) ja punainen vilkkuva valo, jota näytetään samanaikaisesti vilkkuvan sinisen hälytysvalon kanssa. Kansainvälisistä pysäytysmerkeistä on ensisijaisesti käytettävä L-kirjainta, joka viestilippuna on kelta-mustajakoinen (kuva 2) ja morsemerkkinä lyhyt-pitkä-lyhyt-lyhyt (-.-.)



Kuva 1. Pysäytysmerkkilevy



Kuva 2. L-lippu

54 §

Vesiliikennemerkkin ja valo-opasteen asettaminen

Vesiliikennemerkkien ja valo-opasteiden asettamisessa noudatetaan, mitä vesilain 10 luvun 5 §:ssä säädetään yleisen kulkuväylän ylläpitäjän oikeudesta asettaa merenkulun turvalaitteita vesistöön tai sen rannalle.

Vesiliikennemerkkin ja valo-opasteen sijoittamisesta yleiselle kulkuväylälle vastaa väylänpitäjä ja yleisen kulkuväylän ulkopuolisille alueille kunta. Rajoitetun alikulkukorkeusmerkin, ilmajohtomerkin sekä kaapeli- ja johtotaulun sekä niiden suuntamerkkien sijoittamisesta vastaa alikulkukorkeutta rajoittavan rakenteen, ilmajohton, kaapelin tai putkijohdon omistaja.

Liikenne- ja viestintävirastolle on ilmoitettava vesiliikennemerkkin ja valo-opasteen sijoittamisesta paikannustietoineen. Liikenne- ja viestintävirasto voi poistaa tai siirtää epätarkoituksemukaisesti asetetun vesiliikennemerkkin ja valo-opasteen.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä toimitettavan tiedon sisällöstä ja välittämistavasta.

55 §

Valo-opaste

Valo-opastein voidaan vesiliikennettä ohjata kanavilla ja avattavilla silloilla, kapeikoissa, jyrkässä kaartessa, jäätien ja väylän risteyksessä sekä satama-alueella.

Valo-opasteet on sijoitettava satama-, sulku- tai siltarakenteisiin kiinnitettyihin tai kulkusuuntaan nähden väylän oikealle puolelle sijoitettuihin mustiin taustalevyihin.

Valo-opasteiden merkitykset ovat seuraavat (liite 1, kuva 1):

- 1) Kaksi kiinteää punaista valoa vierekkäin: Kulku kielletty.
- 2) Yksi kiinteä punainen valo: Kulku kielletty.
- 3) Kaksi kiinteää vihreätä valoa vierekkäin: Kulku sallittu.
- 4) Yksi kiinteä vihreä valo: Kulku sallittu. Mahdolliset liikennettä rajoittavat tekijät ilmoitetaan omalla opasteellaan.
- 5) Yksi vilkkuva sininen valo: Alikulkukorkeus on rajoitettu suljetussa asennossa olevan avattavan sillan tai alikulkukorkeutta rajoittavan portin takia. Siltaan tai porttiin kiinnitetyllä, rajoitetun alikulkukorkeuden liikennemerkillä (kuva 18) osoitettua korkeammat vesikulkuneuvot eivät voi alittaa siltaa tai porttia. Vesikulkuneuvolla liikkuja vastaa itse alikulkukorkeuden riittävyydestä. Silta tai portti avataan, kun vesikulkuneuvosta pyydetään sitä pitkällä äänimerkillä tai radiopuhelimella.
- 6) Yksi kiinteä valkoinen valo: Saapuva vesikulkuneuvo tai puutavaralautta on havaittu, mutta sillä liikkujan on odotettava kulkuohjeita.
- 7) Yksi vilkkuva valkoinen valo: Saapuva vesikulkuneuvo tai puutavaralautta on havaittu. Sulku tai väylä on vapautumassa ja vesikulkuneuvolla tai puutavaralautalla voidaan valmistautua jatkamaan kulkua.
- 8) Yksi vilkkuva keltainen valo: Sulku, avattava silta tai erityinen väylänkohta (esimerkiksi jäätien ja väylän risteys) on miehittämätön tai toimii itsepalveluperiaatteella. Kulku on sallittu omalla vastuulla varovaisuutta noudattaen. Mahdolliset liikennettä rajoittavat tekijät ilmoitetaan omalla opasteellaan tai liikennemerkillä.

56 §

Vesiliikennemerkkien sijoittaminen ja ulkoasu

Vesiliikennemerkit on sijoitettava siten, että ne ovat helposti havaittavissa ja ettei niistä ole haittaa liikenteelle.

Vesiliikennemerkkien näkyvissä oleva takasivu on harmaa, jollei merkillä anneta kieltoja, määräyksiä tai tietoja kumpaankin suuntaan.

Vesiliikennemerkeissä on oltava asianomaista väriä heijastava pinta, ja ne on tarpeen mukaan valaistava.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä vesiliikennemerkkien ja valo-opasteiden sijoituksesta, väreistä, rakenteesta ja mitoituksesta.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä vesistöissä tai sen yli kulkevien johtojen, kaapelien ja muiden vastaavien rakennelmien ja laitteiden merkitsemisestä.

57 §

Vesiliikennemerkkien vaikutusalue

Vesiliikennemerkki osoittaa vaikutusalueensa alkamiskohdan, ellei sitä ole apumerkeillä tai muuten erikseen tarkennettu. Vaikutusalueen päättymiskohta osoitetaan kiellon, määräyksen tai rajoituksen päättymistä osoittavalla merkillä. Jos vaikutusalueen päättymistä ei ole edellä mainituilla merkeillä tai apumerkeillä erikseen osoitettu, vaikutusalue ulottuu vastakkaista kulkusuuntaa varten asetettuun, vastaavaan merkkiin saakka.

58 §

Vesiliikennemerkkien jaottelu

Vesiliikennemerkkejä ovat:

- 1) kieltomerkit;
- 2) määräysmerkit;
- 3) rajoitusmerkit;
- 4) varoitusmerkit;
- 5) tiedotusmerkit;
- 6) apumerkit;
- 7) kaapeli- ja johtotaulut sekä suuntamerkit.

59 §

Kieltomerkki

Kieltomerkki kieltää vesillä liikkujalta jonkin toiminnan.

Kieltomerkki on neliön muotoinen. Merkin reunat ovat punaiset. Merkin valkoisessa keskustassa on musta, kieltä osoittava kuvio tai merkintä sekä valkoisessa kentässä punainen diagonaaliviiva.

60 §

Määräysmerkki

Määräysmerkillä määrätään vesillä liikkuja toimimaan merkin osoittamalla tavalla.

Määräysmerkki on neliön muotoinen. Merkin reunat ovat punaiset. Merkin valkoisessa keskustassa on musta, määräystä osoittava kuvio tai merkintä.

61 §

Rajoitusmerkki

Rajoitusmerkki rajoittaa vesillä liikkujan toimintaa.

Rajoitusmerkki on neliön muotoinen. Merkin reunat ovat punaiset. Merkin valkoisessa keskustassa on musta, rajoitusta osoittava kuvio tai merkintä.

62 §

Varoitusmerkki

Varoitusmerkkiä käytetään osoittamaan vesialueella olevaa vesiliikenteelle vaarallista kohtaa.

Varoitusmerkki on neliön muotoinen. Merkin reunat ovat punaiset. Merkin valkoisessa keskustassa on musta, varoitusta osoittava kuvio tai merkintä.

63 §

Tiedotusmerkki

Tiedotusmerkillä annetaan vesillä liikkujalle tarpeellisia tietoja. Tiedotusmerkki on neliön muotoinen. Merkissä on sinisellä pohjalla valkoinen, tiedotteen laatua osoittava kuvio tai merkintä.

64 §

Apumerkki

Yhdessä kieltoa, määräystä, rajoitusta, varoitusta tai tiedotusta koskevan vesiliikennemerkin kanssa voidaan käyttää suorakaiteen muotoista valkoista lisäkilpeä, jolla selvennetään päämerkin tarkoitusta tai kohdetta.

65 §

Kaapeli- ja johtotaulu sekä suuntamerkki

Merkillä osoitetaan, että väylällä tai muulla vesialueella on merkin kohdalla laskettu vesialueelle kaapeli tai putkijohto.

Kieltomerkit

66 §

Ankkurin käyttökielto

Ankkurin kieltoa osoittavalla merkillä kielletään ankkuroiminen sekä ankkurien ja niiden vaijereiden ja ketjujen laahaaminen alueella, joka alkaa 100 metriä ennen merkkiä ja päättyy 100 metriä merkin jälkeen. Merkki sijoitetaan kohdalle, jossa ankkurin käyttö vedenalaisen kaapelin tai rakenteen takia on kielletty, väylän kummallekin puolelle siten, että se näkyy molempiin suuntiin kuljettaessa. Merkissä on ankkuria esittävä kuvio.



Kuva 3. Ankkurin käyttökielto

67 §

Pysäköimiskielto

Pysäköimiskieltoa osoittavalla merkillä kielletään ankkuroiminen tai rantaan tai laituriin kiinnittyminen merkin vaikutusalueella, joka ilmoitetaan apumerkillä. Merkissä on kirjain P.



Kuva 4. Pysäköimiskielto

68 §

Kiinnittymiskielto

Kiinnittymisen kieltoa osoittavalla merkillä kielletään vesikulkuneuvon ja puutavaralautan rantaan tai laituriin kiinnittäminen 50 metriä merkin molemmin puolin, jollei vaikutusalueita ole apumerkein toisin ilmoitettu. Merkissä on pollaria ja köyttä esittävä kuvio (kuva 5).



Kuva 5. Kiinnittymiskielto

69 §

Ohittamiskielto

Ohittamisen kieltoa osoittavalla merkillä kielletään vesikulkuneuvon ja puutavaralautan ohittaminen.

Merkki sijoitetaan kulkusuuntaan nähden väylän oikealle puolelle. Merkissä on kaksi samansuuntaista nuolta (kuva 6).

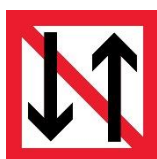


Kuva 6. Ohittamiskielto

70 §

Kohtaamiskielto

Merkillä (kuva 7) kielletään sekä vastaan tulevan vesikulkuneuvon kohtaaminen, että toisen vesikulkuneuvon ohittaminen merkin ja vastakkaista kulkusuuntaa varten asetetun tai kiellon päättymiseksi asetetun merkin välisellä väyläosalla, jollei kiellon vaikutusalueella ole muutoin ilmoitettu. Kieltoa ei tarvitse noudattaa kohdattaessa alle 20 metrin pituinen puutavaralautta tai vesikulkuneuvo, jos ei ole estettä vesikulkuneuvojen vapaalle kululle. Merkki sijoitetaan kulkusuuntaan nähden väylän oikealle puolelle. Merkissä on kaksi vastakkaisiin suuntiin osoittavaa nuolta.



Kuva 7. Kohtaamiskielto

71 §

Aallokon aiheuttamisen kieltö

Merkin (kuva 8) vaikutusalueella vesikulkuneuvolla liikkujan tulee nopeuttaan säätämällä välttää sellaisen liiallisen aallokon tai muun veden virtausvaikutuksen aiheuttamista, josta voi aiheutua vahinkoa paikallaan oleville tai liikkuville vesikulkuneuvoille, rakenteille tai muulle ympäristölle ja vesistön käytölle. Vesikulkuneuvolla tulee kuitenkin voida käyttää turvallisen ohjailukyvyyn edellyttämää nopeutta. Merkin vaikutusalue tarkennetaan tarvittaessa apumerkillä. Merkissä on aallokkoa esittävä kuvio.



Kuva 8. Aallokon aiheuttamisen kieltö

72 §

Vesihiihtokielto

Merkillä (kuva 9) kielletään vesihiihto. Merkin vaikutusalue tarkennetaan tarvittaessa apumerkillä. Merkissä on vesihiihtäjää esittävä kuvio.



Kuva 9. Vesihiihtokielto

73 §

Purjelautailukielto

Merkillä (kuva 10) kielletään purjelautailu. Merkin vaikutusalue tarkennetaan tarvittaessa apumerkillä. Merkissä on purjelautailijaa esittävä kuvio.



Kuva 10. Purjelautailukielto

74 §

Vesikulkuneuvolla kulkeminen moottorivoimaa käyttäen kielletty

Merkillä (kuva 11) kielletään vesikulkuneuvolla kulkeminen moottorivoimaa käyttäen. Liikennöintiä koskevat rajoitukset ja merkin vaikutusalue tarkennetaan tarvittaessa apumerkillä. Merkissä on potkurikuvio.



Kuva 11. Kulkeminen moottorivoimaa käyttäen kielletty

75 §

Vesiskootterilla ajo kielletty

Merkillä (kuva 12) kielletään vesiskootterilla tai muulla vastaavan tyyppisellä vesikulkuneuvolla ajaminen. Merkin vaikutusalue tarkennetaan tarvittaessa apumerkillä. Merkissä on vesiskootteriajoa osoittava kuvio.



Kuva 12. Vesiskootterilla ajo kielletty

76 §

Uiminen kielletty

Merkillä (kuva 13) kielletään uiminen vesialueella. Merkin vaikutusalue tarkennetaan tarvittaessa apumerkillä. Merkissä on uimaria ja aaltoja esittävä kuvio.



Kuva 13. Uiminen kielletty

Määräysmerkit

77 §

Pysähtymismerkki

Merkkiä (kuva 14) käytetään valo-opasteiden yhteydessä ja se osoittaa kohdan, johon vesikulkuneuvon tai puutavaralautan etuosa on viimeistään pysäytettävä silloin, kun valo-opasteet osoittavat ajokieltoa. Merkin keskellä on vaakasuora viiva. Merkki voidaan sijoittaa odotuspai-



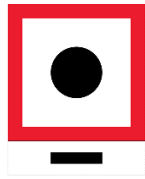
kan maaston tai rakenteiden mukaan kulkusuuntaan nähden joko väylän oikealle tai vasemmalle puolelle.

Kuva 14. Pysähtymismerkki

78 §

Annettava äänimerkki, äänen tunnus

Merkin (kuva 15) kohdalla on vesikulkuneuvosta annettava äänimerkki, jonka tunnus ilmoitetaan apumerkillä. Merkin keskellä on ympyrä. Merkki sijoitetaan kulkusuuntaan nähden väylän oikealle puolelle.



Kuva 15. Annettava äänimerkki

79 §

Otettava yhteys radiopuhelimella

Merkin (kuva 16) kohdalla on vesikulkuneuvosta otettava yhteys radiopuhelimella siten kuin merkillä määrätään. Merkissä on radiopuhelintyyppin lyhennekirjaimet ja niiden alla kutsukanavan numero. Tarpeelliset lisätiedot yhteydenottoa varten ilmoitetaan apumerkillä. Merkki sijoitetaan kulkusuuntaan nähden näkyvään paikkaan.



Kuva 16. Otettava yhteys radiopuhelimella

Rajoitusmerkit

80 §

Nopeusrajoitus

Merkillä (kuva 17) ilmoitetaan suurin sallittu nopeus kilometreinä tunnissa (km/h). Nopeusrajoituksen vaikutusalueen tarkennukset tai nopeusrajoitus solmuina (knots) ilmoitetaan tarvittaessa apumerkillä. Väylää koskeva nopeusrajoitusmerkki sijoitetaan, mikäli mahdollista kulkusuuntaan nähden väylän oikealle puolelle.



Kuva 17. Nopeusrajoitus

81 §

Rajoitettu alikulkukorkeus

Merkillä (kuva 18) osoitetaan, että vesialueella on tällaisen merkin kohdalla tai tällaisin merkein varustetulla osalla alikulkukorkeus rajoitettu. Merkin keskellä olevat numerot osoittavat suurimman alikulkukorkeuden metreissä. Merkin yläreunassa on kolmio, jonka kärki on alaspäin. Merkki voidaan sijoittaa kulkusuuntaan nähden joko väylän oikealle tai sen molemmille puolille lukuun ottamatta siltoja, joissa se sijoitetaan siltapalkkiin. Lisäksi merkki voidaan ilmajohdoissa kiinnittää suoraan johtoon. Jos merkki on varustettu merkin vaikutussuuntaa osoittavalla apumerkillä (kuva 34), se osoittaa suurimman alikulkukorkeuden apumerkin ilmoittamassa suunnassa.



Kuva 18. Rajoitettu alikulkukorkeus

82 §

Rajoitettu kulkusyvyyden

Merkillä (kuva 19) osoitetaan, että väylällä on tällaisen merkin kohdalla tai tällaisin merkein varustetulla osalla kulkusyvyyden rajoitettu. Merkin keskellä olevat numerot ilmoittavat sallitun kulkusyvyyden metreissä. Merkin alareunassa on kolmio, jonka kärki on ylöspäin.



Kuva 19. Rajoitettu kulkusyvyyden

83 §

Rajoitettu kulkuleveys

Merkillä (kuva 20) osoitetaan, että väylällä on tällaisen merkin kohdalla tai tällaisin merkein varustetulla osalla kulkuleveys rajoitettu. Merkin keskellä olevat numerot osoittavat vesikulkuneuvon suurimman sallitun leveyden metreissä. Merkin sivuilla on kolmiot, joiden kärkien välissä ovat leveyttä osoittavat numerot. Merkki voidaan sijoittaa kulkusuuntaan nähden joko väylän oikealle tai vasemmalle puolelle.



Kuva 20. Rajoitettu kulkuleveys

Varoitusmerkit

84 §

Yleinen varoitusmerkki

Merkillä (kuva 21) määrätään, että sen läheisyydessä on vesiliikenteessä noudatettava erityistä varovaisuutta. Varoituksen syy ja merkin vaikutusalueen tarkennukset ilmoitetaan tarvittaessa apumerkillä. Merkin keskellä on pystysuora viiva.

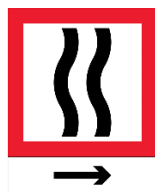


Kuva 21. Yleinen varoitusmerkki

85 §

Voimakas virtaus ja virtauksen suunta

Merkillä (kuva 22) varoitetaan, että väylällä on tällaisen merkin jälkeen vesikulkuneuvon kulkemista häiritsevä virtaus. Virtauksen suunta ilmoitetaan tarvittaessa apumerkillä. Merkin keskellä on virtausta esittävä kuvio. Merkki voidaan sijoittaa kulkusuuntaan nähden joko väylän oikealle tai vasemmalle puolelle.



Kuva 22. Voimakas virtaus ja virtauksen suunta

86 §

Väylän reuna

Merkillä (kuva 23) varoitetaan väylän reunasta ja osoitetaan väylän reunan etäisyys merkistä. Merkin keskellä oleva laaja kolmio osoittaa kohtisuoran suunnan väylän reunaan ja kolmion sisällä olevat numerot ilmoittavat väylän reunan etäisyyden merkistä metreissä.



Kuva 23. Väylän reuna

87 §

Varoitus uimapaikasta

Merkillä (kuva 24) varoitetaan uimapaikasta. Merkin osoittaman vesialueella olevan yleisen uimapaikan läheisyydessä on noudatettava erityistä varovaisuutta. Merkissä on uimarin päätä ja aaltoja esittävä kuvio.



Kuva 24. Varoitus uimapaikasta

Tiedotusmerkit

88 §

Pysäköiminen sallittu

Merkillä (kuva 25) osoitetaan pysähtymistä varten varatut laiturit ja muut tähän tarkoitetut kohdat. Vesikulkuneuvon ja puutavaralautan rantaan kiinnittyminen tai, jollei se ole mahdollista, niiden ankkuroiminen on sallittu sillä puolella väylää, jolle merkki on sijoitettu. Merkissä on kirjain P. Merkki voidaan varustaa kuvan 34 mukaisella päämerkin vaikutussuuntaa osoittavalla apumerkillä.



Kuva 25. Pysäköiminen sallittu

89 §

Kiinnittyminen sallittu

Merkillä (kuva 26) osoitetaan, että vesikulkuneuvon ja puutavaralautan kiinnittäminen rantaan tai laituriin on sallittu merkin kohdalla ja 50 metriä sen molemmin puolin, ellei vaikutus- aluetta ole apumerkein toisin ilmoitettu. Merkissä on pollaria ja köyttä esittävä kuvio.

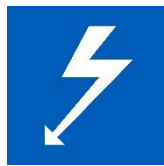


Kuva 26. Kiinnittyminen sallittu

90 §

Ilmajohto

Merkki (kuva 27) voidaan sijoittaa kulkusuuntaan nähden joko väylän oikealle puolelle tai molemmille puolille väylää kohdalle, jossa johtolinja risteää väylän. Merkissä on ylhäältä alas iskevää salamaa esittävä kuvio. Merkkiä käytetään yhdessä rajoitettu alikulkukorkeus -merkin kanssa, joka on ylimpänä. Jos useita ilmajohtoja on lähekkäin, merkitään äärimmäiset johdot rajoitettu alikulkukorkeus- ja ilmajohto-merkkien yhdistelmällä ja lisäksi mahdollisella apukilvellä. Tässä tapauksessa rajoitettu alikulkukorkeus -merkki osoittaa alimman ilmajohtoon mukaisen turvallisen alituskorkeuden. Ilmajohtoon kiinnitetyn rajoitettu alikulkukorkeus -merkin yhteydessä ei käytetä ilmajohto-merkkiä.



Kuva 27. Ilmajohto

91 §

Puhelin

Merkissä (kuva 28) on puhelinta osoittava kuvio. Merkki voidaan varustaa kuvan 35 mukaisella puhelimen sijaintia tai etäisyyttä ilmoittavalla apukilvellä.



Kuva 28. Puhelin

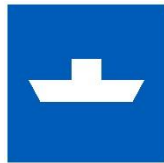
Lauttaväylän risteäminen

Merkillä (kuvat 29 ja 30) osoitetaan, että vesialuetta ja siinä mahdollisesti olevaa kulkuväylää risteää lauttaväylä. Merkissä on lauttaa esittävä kuvio. Jos lautta kulkee köyden varassa, merkissä on lisäksi valkoinen vaijeria esittävä viiva (kuva 29). Merkin yhteydessä voidaan lisäksi käyttää apukilpeä, jossa on teksti "Varo vaijeria". Jos lautta on vapaasti kulkeva, merkissä ei ole



vaijeria esittävää viivaa (kuva 30). Jos lauttaväylä risteää kauppamerenkulkuun käytettävää väylää, merkin yhteydessä käytetään lisäksi kuvan 15 (annettava äänimerkki) mukaista merkkiä, joka on apukilpineen ylimpänä. Merkit sijoitetaan hyvin näkyvälle paikalle vesikulkuneuvon mahdollisesti tarvittavan pysäyttämisen kannalta riittävälle etäisyydelle risteävästä lauttaväylästä. Jos lauttaväylä risteää matalaväylää, tai lauttaväylän poikki ei kulje yleistä kulkuväylää, voidaan lauttaväylän risteämistä osoittavat merkit sijoittaa vaihtoehtoisesti laitureiden päihin.

Kuva 29. Lauttaväylän risteäminen (vaijerilautta)



Kuva 30. Lauttaväylän risteäminen (vapaasti kulkeva)

Mahdollisuus radiopuhelinyhteyteen

Merkillä (kuva 31) osoitetaan, että väylältä on mahdollisuus ottaa radiopuhelinyhteys merkin osoittamalla kutsukanavalla. Merkissä on radiopuhelintyyppin lyhennekirjaimet ja niiden alla kutsukanavan numero. Merkki sijoitetaan kulkusuuntaan nähden näkyvään paikkaan.



Kuva 31. Mahdollisuus radiopuhelinyhteyteen

94 §

Juomavesipiste

Merkissä (kuva 32) on vesihanaa osoittava kuvio. Merkki voidaan varustaa lisäksi apumerkillä, jossa on tiedot vesipisteen sijainnista.



Kuva 32. Juomavesipiste

95 §

Kiellon, määräyksen tai rajoituksen päättyminen

Merkillä (kuva 33) osoitetaan kiellon, määräyksen tai rajoituksen päättyminen. Merkissä on diagonaaliiviiva. Merkki sijoitetaan kulkusuuntaan nähden oikealle puolelle tai vastakkaiselle ajosuunnalle tarkoitetun vastaavan kielto-, määräys- tai rajoitusmerkin kääntöpuolelle.



Kuva 33. Kiellon, määräyksen tai rajoituksen päättyminen

Apumerkit

96 §

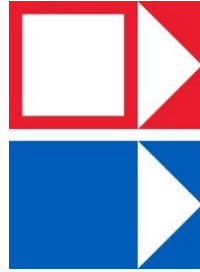
Päämerkin vaikutussuuntaa osoittava apumerkki

Merkki (kuva 34a) on suorakulmaisen kolmion muotoinen ja sen suora kulma osoittaa merkin vaikutussuuntaan. Merkkikolmion kantasivu on päämerkin korkuinen, ja se sijoitetaan välittömästi päämerkin viereen.



Kuva 34a. Päämerkin vaikutussuuntaa osoittava apumerkki

Havaittavuuden parantamiseksi voidaan vaikutussuuntaa osoittavassa apumerkissä käyttää suorakulmion muotoista pohjaa, jonka väri määräytyy päämerkin värien mukaan: kielto-, määräys-, rajoitus- ja varoitusmerkeissä punainen, tiedotusmerkeissä sininen (kuva 34b).



Kuva 34b. Apumerkin suorakulmion muotoinen pohja

97 §

Apukilpi

Apukilpi (kuvat 35, 15 ja 22) on suorakaiteen muotoinen ja sen leveys on yhtä suuri kuin päämerkin leveys. Etäisyyttä tai vaikutusaluetta ilmoittavat apukilvet sijoitetaan päämerkin yläpuolelle. Muut päämerkin kohdentamista ja tarkentamista koskevat apukilvet sijoitetaan päämerkin alapuolelle.



Kuva 35. Apukilpi

Kaapeli- ja johtotaulut sekä suuntamerkit

98 §

Kaapeli- ja johtotaulut

Merkillä (kuva 36) osoitetaan, että väylällä tai muulla vesialueella, jota käytetään kulkemiseen, on tällaisen merkin kohdalla laskettu vesialueelle kaapeli, vesi-, viemäri- tai muu johto. Kaapeli- ja johtotaulut ovat suorakaiteen muotoisia, ja niissä on krominkeltaisella pohjalla isoilla mustilla kirjaimilla kaapelitaulussa sana KAAPELI (KABEL, CABLE) ja johtotaulussa maininta putkijohdon laadusta (esimerkiksi MAAKAASU tai VESIJOHTO). Kaapeli- ja johtotaulu sijoitetaan vesialueen kummallekin rannalle kohtisuoraan kaapelin, vesi-, viemäri- tai muun johdon suuntaa vastaan siten, että tauluja yhdistävä suora osoittaa kaapelin, vesi-, viemäri- tai muun johdon sijainnin.

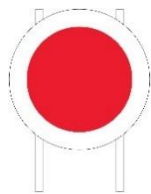


Kuva 36. Kaapeli- ja johtotaulu

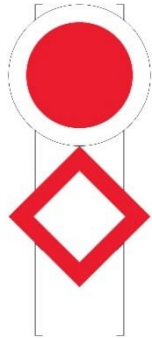
99 §

Suuntamerkit

Suuntamerkkejä voidaan käyttää tarkentamaan kaapelin tai johdon sijaintia väylän risteämäkohdassa, jos kaapelitauluilla sitä ei voida riittävän selvästi osoittaa. Suuntamerkkien alempi (kuva 37a) ja ylempi (kuva 37b) kautta kulkeva suora osoittaa kaapelin tai johdon sijainnin väylän kohdalla. Alempi suuntamerkki on ympyrän muotoinen, valkoisen reunuksen ympäröimä punainen merkki. Valkoisen reunuksen leveys on 1/8 merkin halkaisijasta. Ylempi suuntamerkki muodostuu kahdesta, päällekkäin asetetusta merkistä, joista ylempänä oleva on samanlainen kuin alempi suuntamerkki. Välittömästi sen alapuolella on kärjellään oleva neliön muotoinen, punaisen reunuksen ympäröimä valkoinen merkki, jonka reunuksen leveys on 1/8 merkin lävistäjistä. Suuntamerkkien korkeudet tulee mitoittaa siten, että ne ovat kaapelia risteävältä väylältä selvästi havaittavissa.



Kuva 37a. Suuntamerkki, alempi



Kuva 37b. Suuntamerkki, ylempi

5 luku

Kiellot, rajoitukset ja luvat kilpailuihin ja harjoituksiin

100 §

Vesialueen tilapäinen sulkeminen

Liikenne- ja viestintävirasto voi onnettomuuden tai muun vastaavan syyn johdosta määrätä, että vesiliikenne keskeytetään tai sitä rajoitetaan väliaikaisesti vesialueella. Asiasta on tiedotettava asianmukaisesti vesillä liikkujia.

101 §

Alueelliset ja vesikulkuneuvotyyppiä koskevat kiellot ja rajoitukset

Liikenne- ja viestintävirasto voi kieltää vesikulkuneuvolla liikkumisen määräajaksi tai toistaiseksi määrätyllä vesialueella tai rajoittaa sitä, jos kiello tai rajoitus harkitaan tarpeelliseksi liikenteen, ympäristön, kalastuksen tai muun elinkeinon suojaamiseksi taikka yleisen luonnon virkistyskäytön tai muun yleisen edun vuoksi.

Liikenne- ja viestintävirasto voi aluekohtaisesti kieltää tietyn moottorikäyttöisen vesikulkuneuvotyyppin käytön tai rajoittaa sitä, jos sen käyttämisestä aiheutuu erityisen huomattavaa haittaa luonnolle tai muulle ympäristölle, kalastukselle tai muulle elinkeinolle, yleiselle luonnon virkistyskäytölle tai muulle yleiselle edulle.

Kielto tai rajoitus ei nopeusrajoitusta lukuun ottamatta koske työnteon tai asunnon sijainnin vuoksi tarpeellista vesikulkuneuvon käyttöä taikka vaikeasti liikuntavammaisen henkilön vesi-

kulkuneuvon käyttöä, ellei päätöksessä erityisen painavasta syystä toisin määrätä. Virka-, sairaankuljetus- ja pelastustoimen suorittamiseksi sekä muusta vastaavasta syystä välttämätön vesikulkuneuvolla liikkuminen on sallittu kiellosta tai rajoituksesta huolimatta. Sama koskee puolustusvoimien toimintaa.

102 §

Kielto- ja rajoitusasioiden käsittely

Esityksen edellä 101 §:ssä tarkoitetuksi kielloksi tai rajoitukseksi voi tehdä kunta tai kunnan jäsen taikka sellainen viranomainen, yhteisö tai vesialueen omistaja, jota asia koskee. Kiellon tai rajoituksen määräämisen voi panna vireille myös Väylävirasto, Liikenne- ja viestintävirasto tai alueellinen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus. Esitys kiellon tai rajoituksen määräämisestä on tehtävä kirjallisesti Liikenne- ja viestintävirastolle. Esityksestä tulee käydä ilmi kiellon tai rajoituksen voimassaoloaika ja perusteet sekä muut asian käsittelyn kannalta tarpeelliset seikat. Vesialue, jolle kielloa tai rajoitusta haetaan, on osoitettava mittakaavaltaan asianmukaisella kartalla.

Ennen kiellon tai rajoituksen määräämistä on kuultava kuntaa, jonka aluetta kiello tai rajoitus koskee, sekä varattava niille viranomaisille, yhteisöille ja vesialueen omistajille sekä muille, joita asia koskee, tilaisuus tulla kuulluksi. Liikenne- ja viestintäviraston tai, jos kunta on esityksen tekijänä, kunnan on tiedotettava esityksestä kuuluttamalla vähintään 14 päivän ajan kunnan ilmoitustaululla siten kuin julkisista kuulutuksista annetussa laissa (34/1925) säädetään. Kuulutuksen julkaisemisesta on lisäksi ilmoitettava riittävän ajoissa vähintään yhdessä paikkakunnalla yleisesti leviävässä sanomalehdessä. Kuulutuskustannukset maksetaan valtion varoista.

Muistutus esityksen johdosta on Liikenne- ja viestintävirastolle osoitettuna toimitettava kunnanhallitukselle 14 päivän kuluessa kuulutusajan päättymisestä. Kunnan on toimitettava muistutus Liikenne- ja viestintävirastolle.

Jos kiello tai rajoitus määrätään kunnan esityksestä, se on määrättävä esityksen mukaisesti, jollei esityksestä poikkeaminen ole tarpeen kansalaisten tasapuolisen kohtelun tai alueellisen yhtenäisyyden vuoksi taikka muusta erityisestä syystä.

Liikenne- ja viestintäviraston on tiedotettava päätöksestään noudattamalla soveltuvin osin, mitä tämän pykälän 2 momentissa esityksestä kuulemisesta säädetään. Päätöstä koskevasta kuulutuksesta on käytävä ilmi päätöksen antaja, antopäivä, päätöksen pääasiallinen sisältö sekä kiellon tai rajoituksen voimaantulo. Kuulutuksesta tulee myös käydä ilmi, missä päätöstä koskevat tarkemmat tiedot ovat saatavilla.

Liikenne- ja viestintäviraston on annettava päätös tiedoksi esityksen tekijälle, asianomaiselle kunnalle, vesialueen omistajalle tai haltijalle sekä asianomaisille valvontaviranomaisille hyvissä ajoin ennen kiellon tai rajoituksen voimaantuloa.

103 §

Kiellon ja rajoituksen voimaantulo

Liikenne- ja viestintävirasto voi määrätä, että sen antama kiello- tai rajoituspäätös tulee voimaan muutoksenhausta huolimatta päätöksessä määrätyllä tavalla sen jälkeen, kun päätöksestä on tiedotettu. Muutoksenhakuviranomainen voi kuitenkin kieltää päätöksen täytäntöönpanon.

104 §

Kiellon ja rajoituksen merkitseminen

Kielto tai rajoitus on, jos se on mahdollista, merkittävä vesialueelle, jota se koskee, tai sen läheisyyteen. Kiellon tai rajoituksen merkitsemisestä yleisellä kulkuväylällä vastaa väylänpitäjä ja muualla se kunta, jonka aluetta kielto tai rajoitus koskee.

Nopeusrajoitus on, jos se on mahdollista, merkittävä kansallisen merikarttaviranomaisen toimesta tai sen auktorisoimana julkaistuihin merikarttoihin.

Kielto- ja rajoitusmerkkeinä käytetään tämän lain mukaisia vesiliikennemerkkejä.

Kieltoa ja rajoitusta osoittavien merkkien asettamisessa noudatetaan, mitä vesilain 10 luvun 5 §:ssä säädetään yleisen kulkuväylän ylläpitäjän oikeudesta asettaa merenkulun turvalaitteita vesistöön tai sen rannalle.

105 §

Kielto- tai rajoituspäätöksen muuttaminen

Kielto- tai rajoituspäätöstä, joka on annettu 101 §:n mukaisesti, voidaan muuttaa, jos päätöstä tehtäessä vallinneet olosuhteet ovat olennaisesti muuttuneet tai jos niiden myöhemmin todetaan olleen oleellisesti erilaiset kuin päätöstä annettaessa on edellytetty. Tällöin on soveltuvin osin noudatettava, mitä 102 §:ssä kielto- ja rajoitusasioiden käsittelystä säädetään.

106 §

Lupa kilpailuihin ja harjoituksiin

Moottorikäyttöisellä vesikulkuneuvolla suoritettavien kilpailujen tai harjoitusten toistuvaan tai pysyvään järjestämiseen samalla vesialueella on haettava, sen lisäksi mitä luvanvaraisuudesta säädetään muualla laissa, kunnan ympäristönsuojeluviranomaisen lupa. Lupaa ei kuitenkaan tarvita tätä tarkoitusta varten asemakaavassa varatulle alueelle tai alueelle, jolle on annettu ympäristönsuojelulaissa (527/2014) tarkoitettu ympäristölupa.

Lupa on haettava myös yksittäisen tapahtuman järjestämiseen, jos tapahtumasta on odotettavissa merkityksellisiä ympäristöhaittoja. Kunta voi periä maksun I momentissa ja tässä momentissa tarkoitetuista luvista.

Luvan usean kunnan alueella pidettävään kilpailuun tai harjoitukseen antaa toimivaltainen elinkeino- liikenne – ja ympäristökeskus.

Tässä pykälässä tarkoitetun luvan myöntämisen edellytyksenä on, että tapahtuma täyttää riittävät turvallisuuden vaatimukset ja ettei toiminnasta aiheudu kohtuutonta haittaa luonnolle tai muulle ympäristölle, kalastukselle, yleiselle luonnon virkistyskäytölle tai muulle yleiselle edulle. Lupa voidaan myöntää vain, jos vesialueen omistaja on antanut siihen suostumuksensa. Jos vesialue on yhteinen, suostumuksesta päätetään yhteisäluelain (758/1989) mukaisesti.

Lupaa ei kuitenkaan tarvita pelastus- tai meripelastustoimen harjoituksiin, vesiliikennettä valvovien viranomaisten harjoituksiin eikä Puolustusvoimien harjoituksiin.

Jos luvanvarainen kilpailu tai harjoitus edellyttää väliaikaista vesiliikenteen keskeyttämistä tai rajoittamista tai alueellisesta kiellosta tai rajoituksesta poikkeamista, on lupa siihen haettava Liikenne- ja viestintävirastolta.

6 luku

Vesikulkuneuvoja ja niiden varusteita koskevat vaatimukset

107 §

Vesikulkuneuvon rakenne, varusteet ja kunto

Vesikulkuneuvon on oltava rakenteeltaan, varusteiltaan, kunnoltaan ja muilta ominaisuuksiltaan turvallinen niillä kulkuvesillä, joilla sitä käytetään.

Vesikulkuneuvon on lisäksi oltava sellainen, ettei sen käytöstä aiheudu merkittävää tai tarpeetonta haittaa tai häiriötä luonnolle tai muulle ympäristölle, kalastukselle, yleiselle luonnon virkistyskäytölle tai muulle yleiselle tai yksityiselle edulle.

108 §

Vesikulkuneuvon varusteet

Liikkeellä olevassa moottorilla tai rungoltaan yli viiden metrin pituisessa purjeella varustetussa vesikulkuneuvossa on oltava seuraavat käyttökuntoiset varusteet:

1) hyväksytty pelastusliivi, kelluntapukine tai pelastuspuku kullekin vesikulkuneuvossa olevalle henkilölle; pelastusliivin, kelluntapukineen ja pelastuspuvun on kokoluokaltaan ja kantavuudeltaan vastattava henkilön kokoa ja painoa;

2) tyhjennyspumppu tai muu väline veden poistamiseen;

3) aivot tai mela taikka ankkuri köysineen; välineen on oltava asianmukainen vesikulkuneuvon kokoon ja ominaisuuksiin nähden;

4) asianmukaisesti tarkastettu käsiammutin, jos vesikulkuneuvossa on liekillä toimiva polttolaite, sisä- tai sisäperämoottori tai yli 25 kilowatin perämoottori; käsiammuttimen on oltava standardin EN 3 mukainen ja teholuokaltaan vähintään 8A 68B. Käsiammuttimen tarkastus on tehtävä vuoden välein. Käsiammuttimen tarkastuksessa ja huollossa on noudatettava, mitä siitä erikseen säädetään. Vesiskootterissa ei kuitenkaan tarvitse olla edellä tarkoitettua käsiammutinta.

Vesikulkuneuvossa on oltava meriteiden sääntöjen osan D mukaiset merkinantolaitteet.

Valoista ja nestekaasulaitteista säädetään erikseen. Liikenne- ja viestintävirasto voi hyväksyä vesikulkuneuvoissa käytettävät merkkilyhdyt.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia teknisiä määräyksiä vesikulkuneuvojen ja niiden moottoreiden sekä varusteiden ja tarvikkeiden ominaisuuksista, rakenteesta, laadusta, määrästä, kunnosta ja käytöstä. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia teknisiä määräyksiä vuokraveneiltä vaadittavista laitteista ja varusteista.

109 §

Vesikulkuneuvoja ja niiden varusteita koskevat poikkeukset

Liikenne- ja viestintävirasto voi erityisestä syystä yksittäistapauksessa myöntää poikkeuksia vesikulkuneuvon rakennetta, moottoria, varusteita ja tarvikkeita koskevista säännöksistä ja määräyksistä, jos tästä ei aiheudu vaaraa vesiliikenteen tai henkilöiden turvallisuudelle tai ympäristölle ja jos säännösten tai määräysten soveltaminen olisi ilmeisen tarkoituksetonta tai kohtuuttoman hankalaa.

Liikenne- ja viestintävirasto voi myöntää veneurheilutapahtuman järjestäjän pyynnöstä poikkeuksia vesikulkuneuvon rakennetta ja varusteita koskevista säännöksistä ja määräyksistä tapahtumaan osallistuville vesikulkuneuvoille, sillä edellytyksellä, että poikkeukset eivät heikennä vesikulkuneuvojen turvallisuutta.

7 luku

Vesikulkuneuvojen rekisteröinti

110 §

Velvollisuus rekisteröidä vesikulkuneuvo

Moottorilla varustettu vesikulkuneuvo, jonka moottoriteho on moottorin valmistajan ilmoituksen mukaan vähintään 15 kilowattia, sekä moottorilla tai purjeella varustettu vesikulkuneuvo, jonka rungon pituus on valmistajan ilmoituksen mukaan vähintään 5,5 metriä, on rekisteröitävä.

Vesikulkuneuvo rekisteröidään liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) V osassa tarkoitettuun liikenneasioiden rekisteriin. Rekisterinpitäjänä toimii Liikenne- ja viestintävirasto.

Liikenneasioiden rekisteriin voidaan merkitä myös sellainen vesikulkuneuvo, jonka rekisteröintiin ei ole tämän lain perusteella velvollisuutta.

Liikenneasioiden rekisteriin rekisteröity vesikulkuneuvo ei saa olla samanaikaisesti rekisteröitynä alusrekisterilain (512/1993) mukaisessa Ahvenanmaan valtionviraston ylläpitämässä alusrekisterissä eikä merellä toimivien kalastus- ja vesiviljelyalusten rekisteröinnistä annetun lain (690/2010) mukaisessa kalastusalusrekisterissä.

Sellaista vesikulkuneuvoa, jolla ei ole yhteyttä Suomeen omistajuuden, haltijuuden tai pääasiallisen käyttöpaikan kautta, ei voi rekisteröidä liikenneasioiden rekisteriin.

Vesikulkuneuvon kansallisuuteen ja oikeuteen käyttää Suomen lippua sovelletaan merilain (674/1994) 1 luvun 1 §:ää.

111 §

Poikkeukset rekisteröintivelvollisuudesta

Rekisteröintivelvollisuus ei koske:

- 1) vesikulkuneuvoa, jonka omistaja tai haltija on Puolustusvoimat tai Rajavartiolaitos;
- 2) alusrekisterilain nojalla rekisteröityyn alukseen eikä merellä toimivien kalastus- ja vesiviljelyalusten rekisteröinnistä annetun lain nojalla kalastusalusrekisteriin merkittyyn alukseen kuuluvaa vesikulkuneuvoa;
- 3) Euroopan unionin yhteisen kalastuspolitiikan kansallisesta täytäntöönpanosta annetun lain (1048/2016) 38 §:n nojalla sisävesien kalastusalusrekisteriin merkittyä alusta eikä tällaiseen alukseen kuuluvaa vesikulkuneuvoa;
- 4) pelkästään kilpailukäytössä olevaa vesikulkuneuvoa.

112 §

Rekisteröitävän vesikulkuneuvon käyttäminen

Rekisteröitävää vesikulkuneuvoa ei saa käyttää vesiliikenteessä ennen kuin se on merkitty rekisteriin, jollei tässä laissa toisin säädetä.

Sellaista tilapäisesti Suomessa olevaa vesikulkuneuvoa, jonka omistajalla tai haltijalla ei ole kotikuntaa eikä kotipaikkaa Suomessa tai joka on asianmukaisesti rekisteröity muualla, saa

käyttää Suomessa rekisteriin ilmoittamatta. Vesikulkuneuvon omistaja tai haltija, jolla on kotikunta tai kotipaikka Ahvenanmaan maakunnassa, saa tilapäisesti käyttää vesikulkuneuvoaan muualla Suomessa rekisteriin ilmoittamatta.

Jos vesikulkuneuvo tuodaan ulkomailta Suomeen, se on rekisteröitävä 7 päivän sisällä.

113 §

Ennakoilmoittaminen

Suomessa voimassa olevat vaatimukset täyttävän uuden vesikulkuneuvon ja vesikulkuneuvon moottorin yksilöinti- ja tekniset tiedot voidaan ilmoittaa Liikenne- ja viestintävirastolle ennen vesikulkuneuvon ja sen moottorin ensimmäistä rekisteröintiä Suomessa. Niitä seikkoja, jotka on ilmoitettu ennakkoon, ei tarvitse ilmoittaa 114 §:ssä tarkoitetun ensirekisteröinnin yhteydessä.

Ennakoilmoituksen voi tehdä vesikulkuneuvon tai moottorin valmistaja, valmistajan edustaja tai maahantuojat:

- 1) joka on Suomessa rekisteröity oikeushenkilö;
- 2) joka on vakavarainen ja asiantunteva;
- 3) jolla on tai joka saa valmistajalta käyttöönsä vesikulkuneuvon tai moottorin rakenteeseen ja varusteisiin liittyvät tekniset tiedot ja tiedot vaatimustenmukaisuusvakuutuksesta; ja
- 4) jolla on sopimus Liikenne- ja viestintäviraston kanssa tietojen toimittamisesta.

Ennen 2 momentin 4 kohdassa tarkoitetun sopimuksen tekemistä hakijan on osoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle, että se täyttää 2 momentin 1–3 kohdassa tarkoitetut vaatimukset.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä ennakoilmoituksen tekemisestä sekä ennakoilmoituksessa vaadittavista vesikulkuneuvon ja moottorin yksilöinti- ja teknisistä tiedoista.

114 §

Ensirekisteröinti

Ennen kuin vesikulkuneuvo otetaan ensimmäisen kerran vesiliikennekäyttöön Suomessa, omistaja on velvollinen tekemään kirjallisen rekisteri-ilmoituksen Liikenne- ja viestintävirastolle, jollei tässä laissa toisin säädetä.

Ensirekisteröinnin edellytyksenä on, että Liikenne- ja viestintävirastolle esitetään selvitys:

- 1) vesikulkuneuvon ja sen moottorin omistajasta ja haltijasta;
- 2) vesikulkuneuvon ja sen moottorin yksilöinti- ja teknisistä tiedoista;
- 3) vesikulkuneuvon ja sen moottorin vaatimustenmukaisuudesta;
- 4) vesikulkuneuvon käyttötarkoituksesta ja sen pääasiallisesta käyttökunnasta.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä ensirekisteröinnissä ilmoitettavista vesikulkuneuvon ja sen moottorin teknisistä tiedoista.

115 §

Muutosrekisteröinti

Rekisteröidyn vesikulkuneuvon omistaja on velvollinen ilmoittamaan 114 §:n 2 momentissa tarkoitettujen, rekisteriin merkittyjen tietojen muutoksista Liikenne- ja viestintävirastolle kirjallisesti 30 päivän kuluessa muutoksesta, jollei tässä laissa toisin säädetä. Sellaisen omistajan tai haltijan, jolla on henkilötunnus, nimen, henkilötunnuksen, osoitteen tai kotikunnan muutoksista tai kuolemasta sekä sellaisen oikeushenkilön yhteystietojen muutoksista, jonka yritys- ja yhteisötunnus on merkitty rekisteriin, ei kuitenkaan tarvitse ilmoittaa.

Rekisteröidyn vesikulkuneuvon haltija on velvollinen ilmoittamaan rekisteriin merkittyjen vesikulkuneuvoa ja sen moottoria koskevien teknisten tietojen muutokset sekä vesikulkuneuvon käyttötarkoitusta ja pääasiallista käyttökuntaa koskevien tietojen muutokset Liikenne- ja viestintävirastolle kirjallisesti 30 päivän kuluessa muutoksesta.

Muutosrekisteröinnin edellytyksenä on, että Liikenne- ja viestintävirastolle esitetään selvitys muutoksista, jotka koskevat:

- 1) vesikulkuneuvon omistajaa tai haltijaa;
- 2) vesikulkuneuvon tai sen moottorin teknisiä tietoja;
- 3) vesikulkuneuvon ja sen moottorin vaatimustenmukaisuutta;
- 4) vesikulkuneuvon käyttötarkoitusta tai sen pääasiallista käyttökuntaa; tai
- 5) väliaikaista rekisteristä poistoa.

116 §

Lopullinen poisto

Rekisteröidyn vesikulkuneuvon omistaja on velvollinen 30 päivässä vesikulkuneuvon tuhoutumisesta, romuttamisesta tai purkamisesta ilmoittamaan kirjallisesti Liikenne- ja viestintävirastolle vesikulkuneuvon poistamisesta pysyvästi vesiliikennekäytöstä Suomessa, jollei tässä laissa toisin säädetä.

Vesikulkuneuvon lopullinen poisto merkitään rekisteriin vain, jos Liikenne- ja viestintävirastolle esitetään luotettava selvitys siitä, että vesikulkuneuvo on tuhoutunut, romutettu tai purettu.

117 §

Rekisteröintitodistus

Liikenne- ja viestintävirasto merkitsee vesikulkuneuvoa koskevat tiedot liikenneasioiden rekisteriin ja antaa vesikulkuneuvon ensirekisteröinnistä rekisteröintitodistuksen. Rekisteröintitodistukseen merkitään vesikulkuneuvon omistajan ja haltijan nimi. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä siitä, mitkä vesikulkuneuvoon ja sen moottoriin liittyvät tekniset tiedot rekisteröintitodistukseen merkitään.

Rekisteröintitodistukseen merkitään tieto vesikulkuneuvon Suomen kansallisuudesta, jos alus on merilain 1 luvun 1 §:ssä tarkoitetulla tavalla suomalainen, kun se rekisteröidään.

Liikenne- ja viestintävirasto myöntää uuden rekisteröintitodistuksen, jos rekisteröintitodistukseen merkityissä tiedoissa tapahtuu muutoksia tai jos rekisteröintitodistus on kadonnut.

Rekisteröintitodistus on pidettävä mukana vesikulkuneuvoa käytettäessä, jos liikenneasioiden rekisteriin merkityt vesikulkuneuvoa koskevat tiedot eivät ole muutoin todennettavissa. Liikenneasioiden rekisteriin tehty rekisteri-ilmoitus ensirekisteröinnistä oikeuttaa kuitenkin käyttämään vesikulkuneuvoa ilman rekisteröintitodistusta 30 päivän ajan rekisteri-ilmoituksen tekemisestä.

Liikenne- ja viestintävirasto vahvistaa rekisteröintitodistuksen mallin.

Liikenne- ja viestintävirasto vastaa rekisteröintitodistuksen valmistamisesta ja toimittamisesta asiakkaille. Liikenne- ja viestintävirasto voi hoitaa tehtävän hankkimalla siihen liittyvän palvelun yksityiseltä tai julkiselta palvelun tuottajalta. Tehtävän järjestämisessä noudatetaan mitä liikenteen palveluista annetussa laissa säädetään.

118 §

Rekisteritunnus

Liikenne- ja viestintävirasto antaa ensirekisteröinnin yhteydessä vesikulkuneuvolle sen yksilöivän rekisteritunnuksen. Rekisteritunnus koostuu kirjain- ja numerosarjasta. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä rekisteritunnuksen teknisistä ominaisuuksista ja sen merkitsemisestä.

Rekisteröitävää vesikulkuneuvoa ei saa käyttää, ellei sitä ole varustettu rekisteritunnuksella.

Jos vesikulkuneuvo on rekisteröity myös 111 §:n 1 momentin 3 kohdassa tarkoitettuun sisävesillä käytettävien alusten kalastusalusrekisteriin, voidaan vesikulkuneuvo jättää varustamatta tämän lain mukaisella rekisteritunnuksella.

119 §

Koetunnus

Sen estämättä, mitä 112 §:n 1 momentissa säädetään, vesikulkuneuvon tai moottorin valmistaja, maahantuojaja, myyjä, korjaaja tai muu vastaava elinkeinonharjoittaja voi käyttää rekisteröimätöntä vesikulkuneuvoa koeajossa, myyninedistämistoiminnassa ja muussa tämän kaltaisessa elinkeinonsa harjoittamiseen välittömästi liittyvässä toiminnassa, jos Liikenne- ja viestintävirasto on antanut elinkeinonharjoittajalle kirjallisesta hakemuksesta koetunnuksen.

Koetunnus on voimassa toistaiseksi. Koetunnus voidaan peruuttaa, jos elinkeinonharjoittaja on ilmoittanut luopuvansa siitä, jos elinkeinonharjoittaja on käyttänyt koetunnusta tämän lain tai sen nojalla annettujen määräysten vastaisesti tai jos koetunnuksen peruuttamiseen on muita erityisiä syitä.

Liikenne- ja viestintävirasto antaa koetunnuksesta elinkeinonharjoittajalle todistuksen. Todistus on pidettävä mukana vesikulkuneuvoa käytettäessä. Rekisteröimätön vesikulkuneuvo on varustettava koetunnuksella, jos sitä käytetään 1 momentin mukaisesti.

Koetunnusta koskevaan todistukseen sovelletaan, mitä 117 §:n 5 ja 6 momentissa säädetään rekisteröintitodistuksesta.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä koetunnuksen teknisistä ominaisuuksista ja sen merkitsemisestä vesikulkuneuvon sekä siitä, mitä rekisteriin talletettuja elinkeinonharjoittajaa koskevia tietoja merkitään todistukseen.

8 luku

Vesiliikenne- ja vesiliikenne-rikkomukset

120 §

Vesiliikenne-rikos

Joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo

- 1) 1 luvun 5 §:ssä tarkoitettuja vesikulkuneuvon käyttämistä koskevia yleisiä velvollisuuksia;
- 2) 1 luvun 6 §:n 3 tai 4 momentissa tarkoitettuja säännöksiä vesikulkuneuvon luovuttajan vastuusta;
- 3) 1 luvun 7 §:n 1, 2 ja 4-6 kohdissa tarkoitettuja säännöksiä päällikön yleisestä vastuusta;
- 4) 2 luvun 10 §:n mukaisten meriteiden sääntöjen määräysten noudattamista alueella, jolla niitä on sellaisenaan noudatettava;
- 5) 4 luvun 49 §:ssä tarkoitettua kieltoa muuttaa tai poistaa turvalaite tai käyttää yksityisen kulkuväylän merkitsemisessä yleisen kulkuväylän merkitsemiseen tarkoitettuja turvalaitteita;
- 6) 4 luvun 50 §:ssä tarkoitettuja kieltoja asettaa erehdyttävä valo tai laite; tai

7) 4 luvun 51- 52 §:ssä tarkoitettuja kieltoja vaarantaa turvalaitteen toimintaa tai jättää ilmoittamatta toimimattomasta turvalaitteesta; taikka

joka tahallaan tai huolimattomuudesta ohjailee vesikulkuneuvoa ilman 3 luvun 41 §:ssä vaadittua pätevyyttä

on tuomittava, jollei teosta muualla laissa ole säädetty ankarampaa rangaistusta, vesiliikenne-rikoksesta sakkoon.

Rangaistus liikenneturvallisuuden vaarantamisesta, törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta, vesiliikennejuopumuksesta, kulkuneuvon luovuttamisesta juopuneelle ja kulkuneuvon kuljettamisesta oikeudetta säädetään rikoslain 23 luvun 1, 2, 5, 8 ja 10 §:ssä. Rangaistus sellaisesta tahallisesti tai törkeästä huolimattomuudesta tehdystä tämän lain 1 luvun 5 §:n rikkomisesta taikka 5 luvun 101 §:n nojalla annettujen kieltojen tai rajoitusten rikkomisesta, joka on omiaan aiheuttamaan vaaraa ympäristölle, säädetään rikoslain 48 luvun 3 §:n 4 momentissa. (30.4.1999/547).

Rangaistus merilaissa tarkoitetun päällikön laiminlyönnistä huolehtia merikelpoisuudesta ja hyvästä merimiestäidosta säädetään merilain 20 luvun 1-2 §:ssä. Rangaistus vesikulkuneuvon kuljettamisesta ilman liikenteen palveluista annetun lain II osan 10 luvun 7 §:ssä tarkoitettua vuokraveneen kuljettajankirjaa säädetään mainitun lain VI osan 2 luvun 3 §:ssä.

Rangaistus rekisterimerkintärikoksesta säädetään rikoslain 16 luvun 7 §:ssä. Rangaistus virkavallan anastuksesta säädetään rikoslain 16 luvun 9 §:ssä.

121 §

Toimenpiteistä luopuminen ja huomautus

Vesiliikenne-rikoksesta voidaan jättää ilmoitus tekemättä, syyte ajamatta tai rangaistus tuomitsematta, jos teko on olosuhteisiin nähden vähäinen.

Jos rikos ilmeisesti on sellainen kuin 1 momentissa säädetään, vesiliikennettä valvova viranomainen voi antaa muihin toimenpiteisiin ryhtymättä rikkomukseen syyllistyneelle huomautuksen.

122 §

Vesiliikenteen liikennevirhemaksun määrääminen

Liikennevirhemaksu määrätään tässä laissa säädettyjen vesiliikenne-rikkomusten seuraamuksena. Virhemaksun määrää poliisi, Rajavartiolaitos tai Tulli ja sen saa valtio.

Jos samalla kertaa määrätään kahdesta tai useammasta rikkomuksesta liikennevirhemaksu, virhemaksua korotetaan 40 eurolla siitä rikkomuksesta, josta on säädetty ankarin virhemaksu.

Jos liikenne-rikkomus on vähäinen, siitä on liikennevirhemaksun määräämisen sijaan annettava suullinen tai kirjallinen huomautus.

Liikennevirhemaksua ei saa määrätä, jos:

1) vesikulkuneuvon päällikköä, omistajaa tai haltijaa epäillään samasta teosta esitutkinnassa, syyteharkinnassa tai tuomioistuimessa vireillä olevassa rikosasiassa;

2) vesikulkuneuvon päällikölle, omistajalle tai haltijalle on samasta teosta annettu lainvoimainen tuomio tai määrätty rangaistus;

3) vesikulkuneuvon päällikköä, omistajaa tai haltijaa epäillään samalla teolla tehdystä rikoksesta;

4) vesiliikenne rikkomuksen tekijä ei tekohetkellä ole täyttänyt viittätoista vuotta.

Seuraamus jätetään määräämättä, jos vesiliikenne rikkomus on ilmeisesti johtunut anteeksi annettavasta huomaamattomuudesta tai ajattelemattomuudesta taikka jos seuraamuksen määrääminen muusta syystä olisi ilmeisen kohtuutonta.

123 §

Vesikulkuneuvon päällikön yleiset rikkomukset

Rekisteröitävän vesikulkuneuvon päällikölle määrätään 70 euron liikennevirhemaksu, jos hän jättää tahallaan tai huolimattomuudesta noudattamatta:

1) 1 luvun 7 §:n 3 kohdassa tarkoitettua vaatimusta pitää vesikulkuneuvossa 6 luvun 108 §:n tarkoitettuja varusteita

2) 2 luvun 11 §:ssä tarkoitettua vesiliikennettä valvovan henkilön antamaa merkkiä, käskyä tai kieltoa, vesiliikennettä ohjaavan henkilön antamaa merkkiä taikka vesiliikennemerkillä tai valo-opasteella osoitettua velvollisuutta;

3) 2 luvun 16 – 17 §:ssä tarkoitettuja ankkurointia ja kiinnittämistä koskevia säännöksiä;

4) 2 luvun 18 §:n 4 momentissa tarkoitettujen, muiden kuin rekisteröintiä koskevien asiakirjojen esittämistä koskevia säännöksiä;

5) 2 luvun 19 §:ssä tarkoitettua velvollisuutta pysäyttää vesikulkuneuvo ja keskeyttää matka;

6) 2 luvun 23 -32 §:ssä tarkoitettuja valojen, merkkikuvioiden tai ääni- ja valomerkkien käyttöä koskevia säännöksiä;

7) 2 luvun 33 §:ssä tarkoitettuja menettelyjä kanavilla tai avattavilla silloilla liikkumisesta;

8) 2 luvun 34 - 37 §:ssä tarkoitettuja kanavilla ja avattavilla silloilla noudatettavia nopeusrajoituksia, purjeveneiden käyttöä koskevia velvoitteita, tupakointikieltoa tai vesikulkuneuvon tiedoista ilmoittamista;

Jos vesikulkuneuvo on varustettu moottorilla tai se on yli viiden metrin pituinen purjevene, mutta sitä ei 7 luvun 110 §:n mukaan ole rekisteröitävä, on sen päällikölle 1-9 kohdassa tarkoitettua rikkomuksesta määrättävä liikennevirhemaksu kuitenkin 40 euroa.

Jos vesikulkuneuvo ei ole varustettu moottorilla tai se on alle viiden metrin pituinen purjevene, on sen päällikölle 1-8 kohdassa tarkoitettua rikkomuksesta määrättävä liikennevirhemaksu kuitenkin 20 euroa.

Päällikölle määrätään liikennevirhemaksu Saimaan kanavalla tai siihen liittyvällä alueella tehdystä 1 momentissa mainitusta rikkomuksesta vain, jos teko on tehty Saimaan kanavan Suomen tasavallan puoleisella alueella.

124 §

Nopeusrajoituksen rikkominen vesikulkuneuvolla

Vesikulkuneuvon päällikölle tai kuljettajalle määrätään tahallisesta tai huolimattomuudesta tehdystä suurimman sallitun vesiliikennemerkillä osoitetun nopeuden tai vesikulkuneuvokohdaisen nopeuden ylityksestä 120 euron liikennevirhemaksu, jos nopeuden ylitys on korkeintaan suurimman sallitun nopeuden määrä.

125 §

Vesikulkuneuvon omistajan tai haltijan rekisteröintirikkomukset

Vesikulkuneuvon omistajalle määrätään 70 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan jättää tekemättä 7 luvun 114 §:ssä säädetyn ensirekisteröintiä koskevan rekisteri-ilmoituksen ennen vesikulkuneuvon käyttöönottoa tai 116 §:ssä tarkoitetun lopullista poistoa koskevan rekisteri-ilmoituksen.

Vesikulkuneuvon omistajalle tai haltijalle määrätään 70 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan:

- 1) käyttää vesikulkuneuvoa 7 luvun 112 §:n vastaisesti ennen kuin se on merkitty rekisteriin;
- 2) jättää tekemättä määräajassa saman luvun 115 §:ssä säädetyn muutosrekisteröinnin
- 3) laiminlyö saman luvun 117 §:ssä tarkoitetun velvollisuuden pitää rekisteröintitodistusta vesikulkuneuvossa sitä käytettäessä tai
- 4) käyttää rekisteröitävää vesikulkuneuvoa saman luvun 118 §:n vastaisesti ilman, että se on varustettu rekisteritunnuksella

Jos 1 momentissa tai 2 momentissa mainittu teko on tehty huolimattomuudesta, vesikulkuneuvon omistajalle tai haltijalle määrätään 40 euron suuruinen liikennevirhemaksu.

126 §

Vesikulkuneuvoa käyttävän elinkeinoharjoittajan rekisteröintirikkomus

Vesikulkuneuvon tai moottorin valmistajalle, maahantuojalle, myyjälle, korjaajalle tai muulle vastaavaa toimintaa harjoittavalle elinkeinoharjoittajalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta käyttää rekisteröimätöntä vesikulkuneuvoa ilman Liikenne- ja viestintäviraston 7 luvun 119 §:ssä tarkoitettua koetunnusta, määrätään 70 euron liikennevirhemaksu.

127 §

Liikennevirhemaksua koskevan päätöksen sisältö

Liikennevirhemaksua koskevassa päätöksessä on mainittava:

- 1) päätöksen tehnyt viranomainen sekä käsittelijän nimi ja virka-asema;
- 2) tiedossa olevan vesikulkuneuvon päällikön henkilötiedot tai vesikulkuneuvon omistajan, haltijan tai tilapäisen käyttäjän yhteystiedot;
- 3) vesikulkuneuvon yksilöimiseksi tarvittavat tiedot;
- 4) virheen tai rikkomuksen tekoaika ja -paikka, laatu sekä muut virheen tai rikkomuksen kuvaamiseksi tarvittavat tiedot;
- 5) sovellettavat lainkohdat;
- 6) maksettava määrä, maksuaika ja muut maksamista varten tarvittavat tiedot;
- 7) maksun määräämispäivä ja kellonaika;

8) selostus virhemaksun saaneelle liikenne rikkomuksesta mahdollisesti aiheutuvista muista seuraamuksista.

Liikennevirhemaksua koskevaan päätökseen on liitettävä oikaisuvaatimusohjeet.

128 §

Liikennevirhemaksua koskevan päätöksen tiedoksianto

Liikennevirhemaksua koskeva päätös annetaan tiedoksi rikkomukseen syyllistyneelle henkilökohtaisesti ja kirjallisesti.

129 §

Liikennevirhemaksun maksuaika

Liikennevirhemaksu on suoritettava 30 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista.

130 §

Liikennevirhemaksun täytäntöönpano

Liikennevirhemaksun ja vesikulkuneuvokohtaisen liikennevirhemaksun täytäntöönpanosta säädetään sakon täytäntöönpanosta annetussa laissa (672/2002).

Liikennevirhemaksu vanhenee viiden vuoden kuluttua lainvoiman saaneen ratkaisun antamisesta.

Liikennevirhemaksua koskevan päätöksen täytäntöönpanosta huolehtii Oikeusrekisterikeskus.

Poliisin, Rajavartiolaitoksen, Tullin ja tuomioistuimen on ilmoitettava liikennevirhemaksun määräämistä koskevasta päätöksestään Oikeusrekisterikeskukselle. Oikeusrekisterikeskukselle on ilmoitettava myös päätöksestä, jolla liikennevirhemaksu on poistettu.

131 §

Tarkemmat säännökset

Valtioneuvoston asetuksella säädetään tarkemmin:

- 1) liikennevirhemaksun määräämisessä käytettävistä asiakirjoista sekä niihin tehtävistä merkinnöistä ja niiden säilyttämisestä;
- 2) tämän lain nojalla määrättyjen seuraamusten täytäntöönpanoon liittyvistä ja muista viranomaisten välisistä ilmoituksista.

9 luku

Erinäiset säännökset

132 §

Ympäristöhaittojen ehkäisemiseen ja niiden torjumiseen liittyvä valvonta

Tämän lain noudattamisen valvonta kuuluu ympäristöhaittojen ehkäisemisen ja niiden torjumisen osalta toimivaltaiselle elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle sen toimialueella.

133 §

Muutoksenhaku

Tämän lain nojalla annettuun päätökseen saa vaatia oikaisua siten kuin hallintolaissa (434/2003) säädetään. Oikaisuvaatimuksesta annettuun päätökseen saa hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään. Hallinto-oikeuden päätökseen saa hakea muutosta valittamalla vain, jos korkein hallinto-oikeus myöntää valitusluvan.

Päätöksessä voidaan määrätä, että päätöstä on noudatettava muutoksenhausta huolimatta, jollei valitusviranomaisen toisin määrää.

134 §

Voimaantulo

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20.

Tällä lailla kumotaan 20 päivänä kesäkuuta 1996 annettu vesiliikennelaki (463/1996) siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen. Veneliikennelain nojalla annettu asetus alukselle annettavista pysähdysmerkeistä jää kuitenkin toistaiseksi voimaan. Rangaistus tämän asetusten säännösten rikkomisesta tuomitaan tämän lain mukaan.

Tällä lailla kumotaan laki vesikulkuneuvojen rekisteröinnistä (424/2014).









Jos muussa laissa tai sen nojalla annetussa säännöksessä taikka tällä lailla kumotun lain nojalla annetussa määräyksessä viitataan tällä lailla kumottuun lakiin, viittauksen katsotaan tarkoittavan tämän lain vastaavaa säännöstä.

135 §

Siirtymäsäännös

Liite 1

KUVA 1 Valo-opasteiden merkitykset

	Kulku kielletty
	Kulku kielletty
	Kulku sallittu
	Kulku sallittu. Mahdolliset liikennettä rajoittavat tekijät ilmoitetaan omalla opasteellaan
	Alikulkukorkeus on rajoitettu suljetussa asennossa olevan avattavan sillan tai alikulkukorkeutta rajoittavan portin takia. Siltaan tai porttiin kiinnitetyllä rajoitettu alikulkukorkeus -liikennemerkillä osoitettua korkeammat alukset eivät voi alittaa siltaa tai porttia. Alus vastaa itse alikulkukorkeuden riittävydestä. Silta tai portti avataan, kun alus pyytää sitä pitkällä äänimerkillä tai puhelimella.
	Saapuva alus tai puutavaralautta on havaittu. Odota kulkuohjeita.
	Saapuva alus tai puutavaralautta on havaittu. Valmistaudu jatkamaan kulkua
	Sulku, avattava silta tai erityinen väylänkohta (esim. jäätien ja vesiväylän risteys) on miehtämätön tai toimii itsepalveluperiaatteella. Kulku on sallittu omalla vastuulla varovaisuutta noudattaen. Mahdolliset liikennettä rajoittavat tekijät ilmoitetaan omalla opasteellaan tai liikennemerkillä.

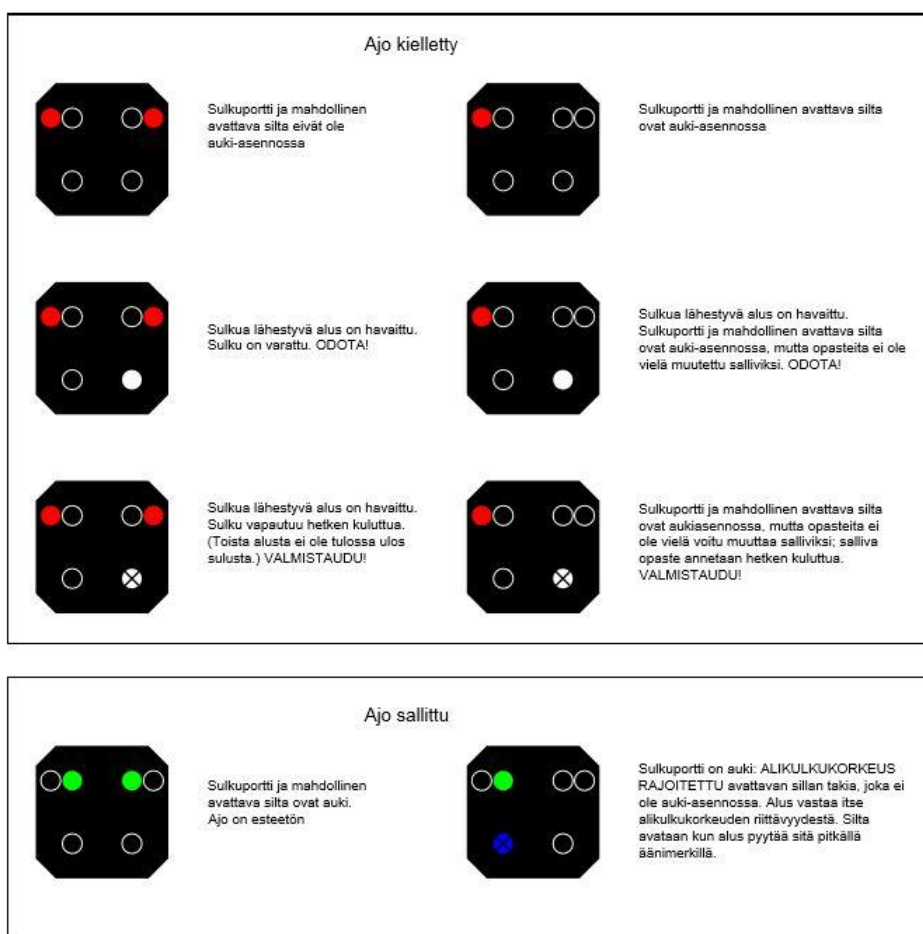
Merkkien selitykset:

 = Kiinteä valo

Liite 1

KUVA 2

Sulkujen valo-opasteet vesiliikennettä varten; täydellinen järjestelmä

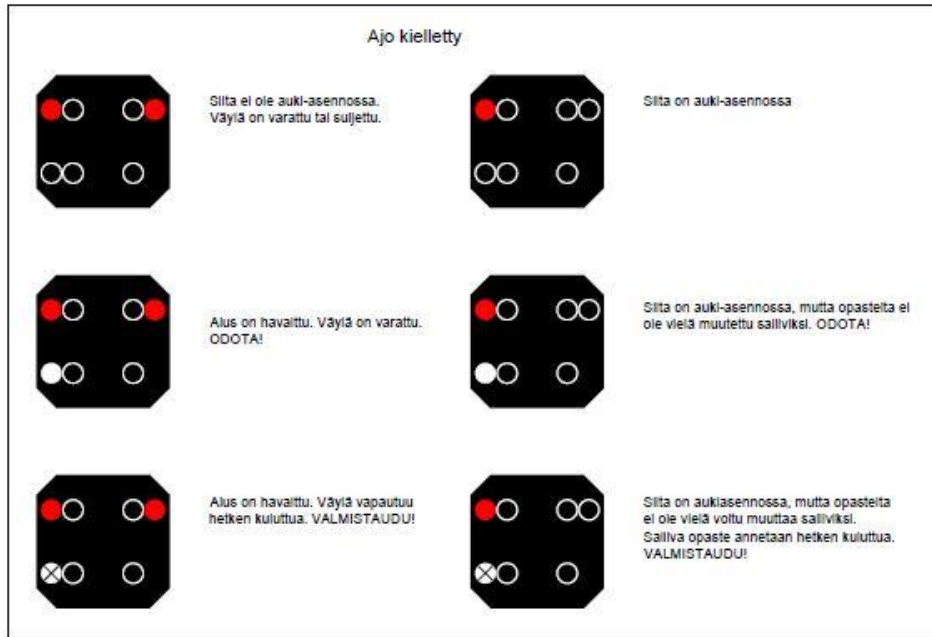


Sulun opastejärjestelmä voi olla myös muu kuin kuvassa esitetty.
Merenkukuhallitus päättää liikennepaikan tarpeiden pohjalta, minkälaista opastejärjestelmää kulloinkin on käytettävä.

Liite 1

KUVA 3

Avattavien siltojen valo-opasteet vesiliikennettä varten; täydellinen järjestelmä

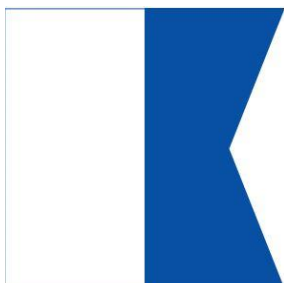


Avattavien siltojen opastejärjestelmä voi olla myös muu kuin kuvassa esitetty. Liikennevirasto päättää liikennepaikan tarpeiden pohjalta, minkälaisia opastejärjestelmiä kulloinkin on käytettävä.

Merkkien selitykset:

-  - Kiinteä valo
-  - Viikkuva valo

Liite 2



Kansainvälinen viestilippu A

2.

Laki

aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä (1686/2009) annetun lain muuttamisesta

2 §

Määritelmät

Tässä laissa ja sen nojalla annetuissa säännöksissä ja määräyksissä tarkoitetaan:

17) huviveneellä tyypistä, käyttö- tai työntövoimasta riippumatta urheiluun tai vapaa-ajan viettoon tarkoitettua vesikulkuneuvoa, jonka rungon pituus on vähintään 2,5 ja enintään 24 metriä;

24) vuokraveneellä huvikäyttöön vuokralle miehitettynä tarjottavaa vesikulkuneuvoa, joka kuljettaa muussa kuin säännöllisessä liikenteessä enintään 12 matkustajaa ja jonka rungon pituus on vähintään 2,5 ja enintään 24 metriä; ei kuitenkaan purjevenettä, jonka rungon pituus on valmistajan ilmoituksen mukaan alle 5,5 metriä, moottorilla varustettua vesikulkuneuvoa, jonka moottoriteho on moottorin valmistajan ilmoituksen mukaan alle 15 kilowattia ja jonka rungon pituus on valmistajan ilmoituksen mukaan alle 5,5 metriä, vesiskootteria eikä soutuvenettä;

3 §

Lain soveltamisalaan kuuluvat alukset

Tätä lakia ei sovelleta huviveneeseen eikä vuokraveneeseen.

4 §

Viittaukset muihun lainsäädäntöön

Vesiliikennelaisissa (xxx/xxxx) säädetään kauppamerenkulkuun käytettäviä aluksia ja urheiluun tai vapaa-ajan viettoon käytettäviä vesikulkuneuvoja koskevista vaatimuksista siltä osin kuin niistä ei säännellä muualla laissa.

51 §

Erikoisaluksen ja ammattiveneen katsastus

Erikoisalus ja ammattivene on peruskatsastettava ennen sen asettamista liikenteeseen suomalaisena aluksena.

Erikoisalukselle ja ammattiveneelle on peruskatsastuksen lisäksi tehtävä uusintakatsastus, vuosikatsastus, välikatsastus ja määräaikainen katsastus.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

3.

Laki

laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain (1687/2009) muuttamisesta

2 §

Määritelmät

Tässä laissa ja sen nojalla annetuissa säännöksissä ja määräyksissä tarkoitetaan:

13) huviveneellä tyypistä, käyttö- tai työntövoimasta riippumatta urheiluun tai vapaa-ajan viettoon tarkoitettua vesikulkuneuvoa, jonka rungon pituus on vähintään 2,5 ja enintään 24 metriä;

14) huvialuksella urheiluun tai vapaa-ajan viettoon käytettävää alusta, jonka rungon pituus sovellettavien yhdenmukaistettujen standardien mukaan mitattuna on yli 24 metriä ja jonka bruttovetoisuus on alle 500;

16) vuokraveneellä huvikäyttöön vuokralle miehitettynä tarjottavaa vesikulkuneuvoa, joka kuljettaa muussa kuin säännöllisessä liikenteessä enintään 12 matkustajaa ja jonka rungon pituus on vähintään 2,5 ja enintään 24 metriä; ei kuitenkaan purjevenettä, jonka rungon pituus on valmistajan ilmoituksen mukaan alle 5,5 metriä, moottorilla varustettua vesikulkuneuvoa, jonka moottoriteho on moottorin valmistajan ilmoituksen mukaan alle 15 kilowattia ja jonka rungon pituus on valmistajan ilmoituksen mukaan alle 5,5 metriä, vesiskootteria eikä soutuvenettä;

15 §

Huvialuksen päällikön pätevyys

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

4.

Laki

liikenteen palveluista (320/2017) annetun lain muuttamisesta

II osa, 10 luku Laivaväen pätevyudet

2 §

Määritelmät

Tässä luvussa tarkoitetaan:

8) huviveneellä tyypistä, käyttö- tai työntövoimasta riippumatta urheiluun tai vapaa-ajan viettoon tarkoitettua vesikulkuneuvoa, jonka rungon pituus on vähintään 2,5 ja enintään 24 metriä;

9) huvialuksella urheiluun tai vapaa-ajan viettoon käytettävää alusta, jonka rungon pituus sovellettavien yhdenmukaistettujen standardien mukaan mitattuna on yli 24 metriä ja jonka bruttovetoisuus on alle 500;

11) vuokraveneellä huvikäyttöön vuokralle miehitettynä tarjottavaa vesikulkuneuvoa, joka kuljettaa muussa kuin säännöllisessä liikenteessä enintään 12 matkustajaa ja jonka rungon pituus on vähintään 2,5 ja enintään 24 metriä; ei kuitenkaan purjevenettä, jonka rungon pituus on valmistajan ilmoituksen mukaan alle 5,5 metriä, moottorilla varustettua vesikulkuneuvoa, jonka moottoriteho on moottorin valmistajan ilmoituksen mukaan alle 15 kilowattia ja jonka rungon pituus on valmistajan ilmoituksen mukaan alle 5,5 metriä, vesiskootteria eikä soutuvenettä;

7 §

Miehitettynä vuokratun vuokraveneen kuljettajan pätevyysvaatimukset

Miehitettynä vuokratun vuokraveneen kuljettajalla on oltava vuokraveneen kuljettajankirja, jos vesikulkuneuvoa käytetään pääasiallisesti tulonhankkimistarkoituksessa korvausta vastaan.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

5.

Laki
maantielain (503/2005) muuttamisesta

6 §

Maantielautat

Lautoista on voimassa, mitä niistä erikseen säädetään ja määrätään. Lauttaliikenteen palvelujen tuottaja vastaa siitä, että lossin kuljettaja on 18 vuotta täyttänyt ja tehtävään kykenevä. Lisäksi lauttaliikenteen palvelujen tuottaja vastaa siitä, että lossin kuljettaja on perehtynyt lossin koneistoon, rakenteeseen ja käyttöön sekä kansainvälisistä säännöistä yhteen törmäämisen ehkäisemiseksi merellä vuonna 1972 tehdyssä yleissopimuksessa (SopS 30/1977) annettuihin sääntöihin ja vesiliikennelain (xxx/xxxx) 2 luvun säännöksiin lukuun ottamatta kanavia ja avattavia siltoja koskevia säännöksiä ja tuntee 4 momentin nojalla annettujen säännösten sisällön. Lossin kuljettajalla on oltava riittävä terveys lossin kuljettamiseksi. Hänellä on myös oltava riittävä kielitaito, jotta hän voi antaa hätätilanneohjeet matkustajille. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä lossien katsastuksesta ja varusteista ja tienpitäjä lossin miehityksestä.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

6.

Laki

rikesakkorikkomuksista annetun lain (986/2016) muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Tällä lailla kumotaan rikesakkorikkomuksista annetun lain (986/2016) 12 §.

2 §

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

7.

Laki

rikoslain (39/1889) muuttamisesta

1 §

Liikenneturvallisuuden vaarantaminen

Liikenneturvallisuuden vaarantamisesta tuomitaan myös se, joka 1 momentissa tarkoitettulla tavalla

1) ollessaan vastuussa aluksen ohjailusta tai aluksen kulun turvallisuuteen olennaisesti vaikuttavassa tehtävässä rikkoo vesiliikennelakia (xxx/xxxx) tai sen nojalla annettuja määräyksiä taikka kansainvälisistä säännöistä yhteentörmäämisen ehkäisemiseksi merellä vuonna 1972 tehtyä yleissopimusta (SopS 30/77),

2 §

Törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen

Törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta tuomitaan myös se, joka liikenneturvallisuuden vaarantamisessa tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta

1) ollessaan vastuussa aluksen ohjailusta tai aluksen kulun turvallisuuteen olennaisesti vaikuttavassa tehtävässä laiminlyö tai ei noudata vesiliikennelain (xxx/xxxx) 2 luvun 12–14 §:ssä tarkoitettuja säännöksiä tai muulla näihin rinnastettavalla tavalla rikkoo vesiliikennelaissa säädettyjä tai sen nojalla annettuja määräyksiä taikka kansainvälisistä säännöistä yhteentörmäämisen ehkäisemiseksi merellä vuonna 1972 tehtyä yleissopimusta (SopS 30/77),

siten, että rikos on omiaan aiheuttamaan vakavaa vaaraa toisen hengelle tai terveydelle.

3 §

Ympäristörikkomus

Ympäristörikkomuksesta tuomitaan myös se, joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta rikkoo vesiliikennelain 1 luvun 5 §:ää tai 2 lukua tai vesiliikennelain 5 luvun 101 §:n nojalla annettuja kieltoja tai rajoituksia siten, että teko on omiaan aiheuttamaan vaaraa ympäristölle. (30.4.1999/545).

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

8.

Laki

sakon ja rikesakon määräämisestä (754/2010) annetun lain muuttamisesta

3 §

Toimivaltaiset virkamiehet ja sakkomääräyksen soveltamisala

10) vesiliikennelakia (xxx/xxxx) tai sen nojalla annettuja määräyksiä;
11) (kumotaan)

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .