LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ

PAO / PPE
Irja Vesanen-Nikitin

26.11.2018

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnalle

HE 197/2018 vp. Hallituksen esitys eduskunnalle vesiliikennelaiksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi

Vastine valiokunnan saamiin lausuntoihin

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että ylivoimaisesti suurin osa lausunnoista oli myönteisiä.

Niiden lausuntojen osalta, joihin sisältyi muutosehdotuksia hallituksen esitykseen, ministeriö toteaa seuraavaa:

Onnettomuustutkimuskeskus

Onnettomuustutkimuskeskus katsoo, että päällikkyyttä olisi hyvä täsmentää siten, että sekä kulussa, myös ankkuroituneena että tilapäisesti kiinnittyneenä olevassa veneessä olisi oltava päällikkö. Ministeriö toteaa, että lisäsääntely ei ole tarpeen, koska ehdotetun lain 6 §:n 2 momentin mukaan päällikkö on henkilö, joka tosiasiallisesti ohjailee tai hallitsee vesikulkuneuvoa. Kyseisen pykälän perusteluissa on todettu, että vesikulkuneuvon hallinnalla viitataan muun muassa myös vastuuseen veneen kiinnittämisestä. Lisäksi ehdotetun lain 11 §:n mukaan päällikkö on vastuussa vesiliikenteen sääntöjen noudattamisesta. Vesiliikenteen säännöt sisältyvät ehdotuksen 2 lukuun. Mainitun luvun 16 § ja 17 § sisältävät vesikulkuneuvon ankkurointia ja kiinnittämistä koskevat tarkemman sääntelyn.

Onnettomuustutkimuskeskus on myös kiinnittänyt huomiota pelastusliivien käyttöä koskevaan sääntelyyn. Keskus katsoo, että niiden käyttöä pitäisi saada oleellisesti lisättyä erityisesti pienillä veneillä liikuttaessa. Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, että ehdotettu sääntely on riittävä ja se edistää pelastusliivien käyttöä uuden päällikkösääntelyn ansiosta. Pienenkin moottoriveneen tai yli viiden metrin pituisen purjeveneen päälliköllä on sen mukaan vastuu pelastusliivien käytöstä olosuhteiden niin vaatiessa ja tämä vastuu on nyt erikseen sanktioitu. Päällikkösääntely koskee lähtökohtaisesti kaikkia muitakin vesikulkuneuvoja, joihin ei sovelleta merilain sitäkin ankarampaa sääntelyä ja siten myös kaikista pienimpiä vesikulkuneuvoja. Kaikkien vesikulkuneuvojen päälliköiden on ehdotuksen mukaan huolehdittava siitä, että veneessä olevia henkilöitä ohjeistetaan riittävästi turvallisesta veneellä toimimisesta. Näin ollen myös soutuveneen päällikkö voi olla vastuussa pelastusliivien käytöstä olosuhteiden niin vaatiessa.

Promillerajojen osalta ministeriö toteaa, että toimivalta tältä osin on oikeusministeriöllä ja että oikeusministeriön mukaan turvallisuustilanteen kehitys ei viitannut tarpeeseen tarkistaa vesiliikennejuopumusta koskevaa sääntelyä rikoslaissa. Vuonna 2011 valmistuneen oikeusministeriön mietinnön johdosta kaupallisen liikenteen promillerajaa on laskettu. Ministeriö viittaa myös hallituksen esityksessä mainittuihin perusteluihin siitä, että promillerajan alentaminen ei saanut hallituksen esitystä koskevan arviomuistion lausuntokierroksella erityistä kannatusta eikä promillerajaan liittyviä kysymyksiä pidetty tarkoituksenmukaisina käsitellä tämän hankkeen yhteydessä.

Sosiaali- ja terveysministeriö

Sosiaali- ja terveysministeriön lausunnossa on todettu, että uudistuksen yhteydessä olisi tullut enemmän harkita muutosta promillerajaan. Tältä osin liikenne- ja viestintäministeriö viittaa edellä mainittuun, Onnettomuustutkimuskeskuksen lausunnosta antamaansa vastineeseen.

Kuntaliitto

Kuntaliiton lausunnon mukaan ehdotetun lain 132 § on epäselvä, kun sen mukaan ” Tämän lain noudattamisen valvonta kuuluu ympäristöhaittojen ehkäisemisen ja niiden torjumisen osalta elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle sen toimialueella” ja 8 §:n mukaan ”Vesiliikennettä valvovia viranomaisia ovat poliisi, Rajavartiolaitos, Tulli ja Liikenne- ja viestintävirasto”. Kuntaliiton mukaan tämä toimivalta jää epäselväksi 106 §:n mukaisten kilpailujen ja harjoitusten osalta. Kuntaliitto kysyy, valvooko kunnan ympäristönsuojeluviranomainen myöntämiensä lupien mukaista toimintaa, valvooko näitä poliisi vai ELY-keskus. Liitto toteaa myös, että laki ei sisällä tiedoksiantoa myönnettyjen lupien osalta edellä mainituille viranomaisille.

Liikenne- ja viestintäministeriö vastaa esitettyyn kysymykseen toteamalla, että vesiliikennettä eli käytännössä vesillä liikkumista, valvovat ehdotetun lain 8 §:n mukaan kaikissa tapauksissa siinä mainitut viranomaiset. Näin ollen vesiliikenteen yleinen valvonta koskee myös kilpailuja ja harjoituksia yleisesti. Kunnan ympäristönsuojeluviranomainen ja ELY-keskus valvovat myöntämiensä lupien lupaehtojen noudattamista. Ympäristöviranomaiset samoin kuin muut viranomaiset voivat omassa toiminnassaan hyödyntää vesiliikennettä valvovien viranomaisten virka-apua.

Kuntaliitto ehdottaa lisäksi muutosta ehdotetun lain 104 §:n 1 momenttiin. Hallituksen esityksen mukaan vesialuetta koskevan kiellon tai rajoituksen merkitsemisestä yleisellä kulkuväylällä vastaa väylänpitäjä ja muualla se kunta, jonka aluetta kielto tai rajoitus koskee. Kuntaliitto ehdottaa sen sijaan, että vesialuetta koskevan kiellon tai rajoituksen merkitsemisestä vastaisi 104 §:n 1 momentin mukaan aina Liikenne- ja viestintävirasto, ellei kyse olisi yleisestä kulkuväylästä, jolloin merkinnästä vastaisi väylänpitäjä. Ministeriö ei pidä tällaista muutosta kannatettavana, koska kyse on joka tapauksessa väylänpidosta eikä sellaisesta toiminnasta, jossa Liikenne- ja viestintävirastolla olisi toimivaltaa. Ministeriö viittaa siihen, että myös tieliikenteessä liikennemerkkien merkitsemisvastuu on kunnalla ja että hallituksen esityksessä ehdotettu pykälä vastaa nykyisin voimassa olevaa vesiliikenteen sääntelyä. Kyse on väylien ulkopuolella olevista merkeistä ja väyläpitäjät

vastaavat vain väylien merkitsemisestä. Ministeriö toteaa myös, että Kuntaliiton muutoksen aiheuttamia taloudellisia vaikutuksia ei ole arvioitu, mutta kustannukset muutoksesta olisivat ainakin 3- 5 miljoonaa euroa. Kunnille itselleen jakautuneena merkkien sijoittamisvastuun kustannukset pysyvät kohtuullisina.

Meripelastusseura

Meripelastusseura ehdottaa, että pelastusliivien ja kelluntapukineiden käyttöä koskevaa sääntelyä tiukennettaisiin niin, että kaikissa huvi- ja vuokraveneissä sekä vesiskoottereissa tulisi aina niiden kulussa ollessa käyttää hyväksyttyä pelastusliiviä tai kelluntapukinetta päälle puettuna katettujen veneiden sisätiloja lukuun ottamatta.

Ministeriö viittaa edellä Onnettomuustutkimuskeskuksen lausunnossa mainitsemiinsa perusteluihin säilyttää hallituksen esityksessä ehdotettu muotoilu ja toteaa lisäksi, että tiukempi sääntely pelastusliivien osalta ei hallituksen esityksestä laaditun arviomuistion lausuntokierroksen mukaan saanut erityistä kannatusta johtuen muun muassa valvonnan ongelmista käytännössä.

MeriTaito

Meritaito ehdottaa seuraavia lisäyksiä ehdotetun lain vesiväylien merkitsemistä ja vesiliikenteen ohjaamista koskevaan lukuun:

Merenkulun turvalaitteiden määritelmää koskevaan 47 §: ään pitäisi sen mukaan lisätä viittojen ja poijujen lisäksi kelluvat vesiliikennemerkit. Ministeriön mukaan tätä lisäystä ei kuitenkaan tulisi tehdä, koska vesiliikennemerkit eivät kuulu tähän määritelmään vaan ne on määritelty erikseen. Kelluvat vesiliikennemerkit ovat kyllä mahdollisia ja Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa ehdotetun lain 56 §:n 4 momentin nojalla tarkempia määräyksiä liikennemerkkien rakenteestakin.

Turvalaitteeseen kiinnittymistä koskevaan 51 §: ään Meritaito ehdottaa lisättäväksi sen, että kiinnittyminen, joka on kiellettyä, olisi kuitenkin sallittua hätätilanteessa tai turvalaitteen huoltoa varten. Ministeriö vastaa tältä osin, että hätätilaa koskevaa poikkeusta ei ole syytä mainita, koska hätätilanteessa kuten merihädässä (mitään) sääntelyä ei tarvitse noudattaa rikoslain yleisen, pakkotilaa koskevan oikeuttamisperusteen vuoksi. Turvalaitteen huolto taas on luonnollisesti mahdollista ilman erillistä mainintaa poikkeuksesta koska huolto tehdään väylänpitäjän toimesta tai toimeksiannosta ja väylänpitäjä vastaa ehdotetun lain mukaan turvalaitteiden asentamisesta.

Meritaito ehdottaa myös, että valo-opastetta koskevaan 55 §: ään lisättäisiin seuraava lause: ”Lauttaväylän ja kulkuväylän risteyksessä valo-opaste voidaan toteuttaa väylän oikeaan reunaan sijoitetulla valaistulla turvalaitteella, jossa on yksi vilkkuva keltainen, ympärinäkyvä valo varoittamassa siitä, että (vaijerivetoinen) lautta on kulussa.” Ministeriö toteaa tältä osin, että lisäystä ei tule tehdä, koska lisäyksessä ei olisi kyse otsikon mukaisesta valo-opasteesta vaan merenkulun turvalaitteesta. Ehdotettu laki ei aseta mitään es-

tettä Meritaidon ehdottaman turvalaitteen käytölle vaan mahdollistaa sellaisen käytön ilman tällaista, pikemminkin harhaanjohtavaa lisäystä väärään pykälään.

Meritaito ehdottaa lisäksi, että lauttaväylän risteämistä koskevaan 92 §: ään tehtäisiin seuraavansisältöinen muutos (muutos lihavoituna): ”**Merkit voidaan toteuttaa kelluvana rakenteena väylän oikeaan reunaan, mikäli se parantaa merkin havaittavuutta.** Jos ~~**lauttaväylä risteää matalaväylää, tai**~~ lauttaväylän poikki ei kulje yleistä kulkuväylää, voidaan lauttaväylän risteämistä osoittavat merkit sijoittaa vaihtoehtoisesti laitureiden päihin.” Ministeriö pitää ehdotusta aiheettomana ja katsoo, ettei ehdotusta pidä toteuttaa laissa, koska ehdotettu sääntely olisi ristiriidassa siihen nähden, että Liikenne- ja viestintävirasto voi lakiehdotuksen 56 §:n 4 momentin mukaan antaa merkkien sijoituksesta ja rakenteesta tarkempia määräyksiä. Tällaisen määräyksen avulla voidaan toteuttaa lain määräystä joustavampia toteutustapoja.

Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus)

Varsinais-Suomen ELY-keskus viittaa käynnissä olevaan kokeiluun (Högsarin lossi), jossa lossia operoidaan vaijerivedolla ja suoralla sähkösyötöllä. Lossivaijerin vierellä kulkee sähkökaapeli, josta lossi saa pääasiallisen käyttövoimansa. Tietyissä tuuliolosuhteissa sähkökaapeli ja vaijeri ovat koko ylitysajan nousseena vesirajaan. Tällaista ilmiötä ei tapahdu perinteisellä vaijerilossilla, jota ohjaillaan potkurein. Kun vaijeri on veden pinnassa, risteävä vesiliikenne ei voi ohittaa paikan turvallisesti. Turvallisuuden varmistamiseksi tällaisilla paikoilla tulisi kuitenkin voida käyttää valo-opasteita.
ELY-keskus ehdottaa siksi, että 55 §:n mukaisten valo-opasteiden käyttö mahdollistettaisiin sellaisilla maantielauttapaikoilla, joissa on vilkasta lossiväylän risteävää liikennettä ja käytössä on edellä mainittu teknologia, joka saattaa tilapäisesti estää kulun väylällä.

ELY-keskus ehdottaa seuraavaa lisäystä 55 §:n 1 momenttiin (lisäys lihavoituna ja keltaisella korostettuna): ”Valo-opastein voidaan vesiliikennettä ohjata kanavilla ja avattavilla silloilla, kapeikoissa, jyrkässä kaarteessa**, maantielauttapaikalla,** jäätien ja väylän risteyksessä sekä satama-alueella. ” Ministeriö katsoo, että tämä lisäys voidaan haluttaessa tehdä vesiliikenteen turvallisuuden lisäämiseksi.

Työ- ja elinkeinoministeriö ja Kemikaali- ja turvallisuusvirasto Tukes

Työ- ja elinkeinoministeriö ja Kemikaali- ja turvallisuusvirasto Tukes ovat tuoneet lausunnoissaan esille sen, että vesikulkuneuvojen myynnin ja maahantuonnin valvonta pitäisi kuulua liikenteen hallinnonalalle eikä heidän yleiseen valvontaansa, koska asiantuntemus olisi liikenteen hallinnolla. Kyseiset tahot ovat esittäneet, että vesiliikennelakiin tulisi sisällyttää yleinen velvoite valvoa vesikulkuneuvojen ja niiden varusteiden ja tarvikkeiden myynnin turvallisuutta. Perusteeksi on esitetty se, että nykyinenkin laki koskisi näiden tahojen käsityksen mukaan myös vesikulkuneuvojen markkinavalvontaa ja että tämä vastuu olisi nykyisen lain mukaan Liikennevirastolla.

Käytännössä kyse olisi muiden vesikulkuneuvojen kuin huvivenelaissa mainittujen vesikulkuneuvojen markkinavalvonnasta. Perusteluna on myös esitetty, että tieliikenteessäkin ajoneuvolakiin sisältyy polkupyörien turvallisuutta koskevaa yleistä turvallisuusvalvontaa.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa ensinnäkin, että toisin kuin lausunnonantajat antavat olettaa, nykyinen vesiliikennelaki ei sisällä markkinavalvontaa koskevaa sääntelyä. Kaikki nykyistä aiemman lain Merenkulkuhallituksen markkinavalvontaa koskeva sääntely on kumottu huvivenelain tultua voimaan. Huvivenelaki sen sijaan koskee uusien huviveneiden myyntiä, valmistusta ja maahantuontia ja se perustuu EU:n huvivenedirektiiviin. Laki koskee myös vesiskoottereita. Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo sitä lakia. On huomattava, että virastouudistuksessa vuonna 2010 Merenkulkuhallituksen aiemmat turvallisuustehtävät siirtyivät Liikenteen turvallisuusvirastolle eikä Liikennevirastolle, kuten lausunnonantajat ovat ymmärtäneet.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että kyseisten tahojen ehdotus lisätä ehdotetun vesiliikennelain 8 §: ään, joka koskee vesillä liikkumisen käytännön valvontaa esimerkiksi Poliisin toimesta, myös muiden kuin huvivenelaissa tarkoitettujen vesikulkuneuvojen markkinavalvonta-asia, ei ole mahdollista ja se olisi omiaan aiheuttamaan huomattavaa sekaannusta lain logiikkaan. Ministeriö korostaa sitä, että hallituksen esitys on monilta osin sisarlaki tieliikennelain kanssa ja siinä lähtökohtana on vesillä liikkujan käyttäytymisen ja velvoitteiden sääntely eikä se kohdistu veneiden myyjiin tai maahantuojiin. Myös nyt ehdotetun vesiliikennelain määritelmä vesikulkuneuvosta (3 § 1 kohta) määrittää sen, että nyt ehdotettu laki koskee vain vesikulkuneuvon käyttöä eikä esimerkiksi myyntiä.

Liikenne- ja viestintäministeriön käsityksen mukaan kuluttajaturvallisuuslain 4 § ilmaisee sen, että niihin kulkuneuvoihin, joista ei ole muualla säännöksiä, sovelletaan kuluttajaturvallisuuslakia. Kyseisen lain 4 §:n mukaan kuluttajaturvallisuuslaki täydentää muuta lainsäädäntöä ja sitä sovelletaan ”jos muualla laissa ei ole säännöksiä, joissa edellytetään vähintään samaa turvallisuustasoa kuin tässä laissa (kuluttajaturvallisuuslaissa) ottaen huomioon kaikki kysymyksessä olevien kulutustavaroiden ja kuluttajapalvelujen turvallisuuteen liittyvät seikat”. Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, että tämä sääntely kattaa muun muassa myös ne vesikulkuneuvot, joista nykyisi ei ole liikennealalla sääntelyä.

Ministeriö korostaa lisäksi, että ehdotusta ei pidä toteuttaa ainakaan tässä yhteydessä huvivenelainkaan muutoksena. Tällainen muutos edellyttäisi ensin vähintään selvityksen tekemistä muun muassa siitä, miten muita kuin ammattiliikenteen vesikulkuneuvoja ja huviveneitä käytännössä valvottaisiin ja miten valvonta voitaisiin toteuttaa niin, ettei se asettaisi unionilainsäädännön esteitä markkinoille. Tukesin lausunnossakaan ei ole täsmennetty sitä, mitä vesikulkuneuvoja markkinavalvonta koskisi, mutta mainitsee muun muassa lainelautat ja kanootit. Liikenne- ja viestintäministeriön käsityksen mukaan missään muussa maassa ei ole kuitenkaan erikseen muita, unionilainsäädännön ulkopuolella olevia, vapaa-ajankäyttöön tarkoitettuja vesikulkuneuvoja koskevaa markkinavalvontasääntelyä. Vain huviveneet ja vesiskootterit on määritelty unionilainsäädännössä. Sellaista valvontaa koskeva

vesikulkuneuvo pitäisi joka tapauksessa määritellä kokonaan uudelleen. Vesiliikennelain määritelmää vesikulkuneuvosta ei voi soveltaa markkinavalvontaan, koska vesiliikennelain määritelmä koskee vesillä liikkumisen valvontaa ja kattaa niin liikkuvat saunalautat kuin monet muut vesillä käytettävät välineet.

Lisäksi LVM muistuttaa, että vesiliikennelaki sisältää huomattavan paljon vesikulkuneuvon turvallisuutta käytännössä lisääviä ehdotuksia kuten päällikkösääntelyn ja vuokraveneen luovuttajan vastuun sekä mahdollisuudet säätää teknisiä määräyksiä veneistä ja varusteista jotka velvoittavat veneen käyttäjää, mutta vaikuttavat luonnollisesti myös siihen, millaisia tuotteita käytännössä kannattaa myydä ja maahantuoda.

Tukes on lisäksi ehdottanut, että sammuttimia koskevaan 108 §:n tulisi lisätä selitys siitä, miten sammuttimen etikettitarraa tulee tulkita. LVM:n käsityksen mukaan tämä ei kuitenkaan ole tarpeen eikä sellainen tulkintaohje sovi pykälätekstiin. Ehdotetun lain perusteluissa viitataan siihen, että yleinen sammuttimia koskeva sääntely ei kuulu liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalle kun siinä todetaan, että sammuttimia koskevan lainsäädännön muutosta ollaan valmistelemassa sisäministeriön hallinnonalalla.

Lain perusteluissa todetaan myös, että Tukes valvoo markkinoilla olevien käsisammuttimien vaatimustenmukaisuutta ja että vesiliikenteessä käytettävien sammuttimen teknisistä ominaisuuksista voidaan ehdotetun lain mukaan jatkossa määrätä Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä.

Tekninen korjaus

Lausunnoista antamansa vastineen lisäksi liikenne- ja viestintäministeriö toteaa vielä, että hallituksen esityksestä on havaittu yksi tekninen virhe, aiemmin lähetetyn ruotsinkielisen liitteen kuvatekstin lisäksi. Vesiliikennelain liitelakiin (laki nro 4) kuuluvan laivaväestä ja aluksen johtamisjärjestelmästä annetun lain johtolauseesta on epähuomiossa jäänyt yksi pykäläviittaus pois, joka pyydetään nyt siihen liitettäväksi eduskuntakäsittelyssä. Johtolauseen lisäys näkyy ohessa lihavoituna ja keltaisella korostuksella.

Laki
laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain (1687/2009) 15 § **ja 39 §:n 2 momentti, sellaisina kuin ne ovat laissa 467/2018**, ja
muutetaan 2 §:n 13, 14 ja 16 kohta, sellaisina kuin niistä ovat 13 kohta laissa 95/2013 ja 16 kohta laissa 467/2018, seuraavasti:

Olli-Pekka Rantala
Ylijohtaja

Irja Vesanen-Nikitin
Hallitusneuvos