

Sastamala, 20.8.2018

Liikenne- ja viestintäministeriölle

LAUSUNTO

Lausuntopyyntönne

Kiitämme mahdollisuudesta lausua hallituksen esitysluonnoksesta uudeksi vesiliikennelaksi ja eräiden siihen liittyvien lakien muuttamisesta ja lausumme sen johdosta seuraavaa:

Yleistä

Vesiliikenteen nykyinen sääntely on ollut hajallaan eri säädöksissä ja se on monilta osin vanhentunutta, epätäsmällistä ja epäjohdonmukaista, johtuen muun muassa käsitteiden määritelmässä olevista puutteista.

Myös sääntelyn velvoittavuus ja valvonta ovat jääneet osin epäselviksi. Pääosin kauppamerenkulkua sääntelevän, mutta tapauskohtaisesti myös huviveneilyyn sovelletun merilain (674/1994) sovellettavuuteen liittyvät epäselvyydet ovat toistuvasti herättäneet oikeuspaikka- ja toimivaltakysymyksiä yleisen alioikeuden ja merioikeuden välillä. Kun korkeimman oikeuden ratkaistavaksi päätyneistä tapauksistakin huomattavan suuri osa on keskittynyt pohdiskelemaan merioikeuden toimivaltakysymyksiä ja prosessimenettelyitä, on tilanne ollut pitkään epäselvä ja jäsentymätön.

Lakiesitys ajanmukaistaa ja kokoaa yhteen vesiliikenteen keskeiset säännöt. Uudistuksessa on onnistuttu yksinkertaistamaan ja keventämään sääntelyä sekä hyödyntämään joustavaa ja tavoiteperusteista sääntelyä. Tällainen joustava sääntely soveltuu lähtökohtaisesti hyvin vesillä liikkumisen sääntelyyn, koska itse sääntelykohde on dynaaminen ja sääntelyn kohteena olevien käyttäytymistä voi olla vaikea ennakoida, kun huomioidaan vaihtelevat tilanteet ja vallitsevat olosuhteet. Joustava sääntely jättää myös "joustovaraa" niin yhteiskunnallisten arvostusten muutoksille, tekniikan kehitykselle kuin informaation lisääntymisen huomioimiselle lainsoveltamisessa. Samalla esityksessä on kuitenkin ansiokkaasti korostettu vesiliikenneturvallisuuden kannalta keskeisiä osa-alueita, kuten asianmukaisen näkö- ja kuulotähystyksen ylläpitoa kulussa ollessa sekä olosuhteisiin nähden oikein valittua, turvallista nopeutta (12 §). Samalla lakiesitys viestii vastuullisuuden merkityksestä erittäin selvästi.

Kokonaisuutena lakiesitys muodostaa vesiliikenteen turvallisuuden, vastuullisen veneilyn ja muun vesillä liikkumisen turvaamisen kannalta kattavan ja hallittavissa olevan kokonaisuuden.

Sastamala, 20.8.2018

Sääntelyn soveltamisalueesta ja käsitteiden määritelmistä

Luonnoksen mukainen uusi vesiliikennelaki keskittyisi nimenomaisesti vesikulkuneuvojen käyttämiseen. Vesikulkuneuvoista ja niiden teknisistä varustevaatuksista säädetään pääosin muussa lainsäädännössä.

Lakiesityksen 1 §:ssä on pyritty monipuolisesti linjaamaan ja rajaamaan lain soveltamisaluetta vesikulkuneuvoihin, puutavaralauttoihin, hinattaviin ja kelluviin esineisiin ja niiden käyttämiseen Suomen vesialueella sekä vesiväylien merkitsemiseen ja vesiliikenteen ohjaamiseen sekä sulku- ja avokanavilla ja avattavilla silloilla noudatettavaan menettelyihin.

Vesiliikennelain uudistuksella on pyritty selkeyttämään vesiliikennelain ja merilain suhdetta, rajapintoja ja sovellettavuutta paitsi soveltamisaluetta määrittämällä myös esittelemällä lain kannalta keskeiset määritelmät eri käsitteille. Siihen on kerätty niin vesikulkuneuvon, huviveneen, huvialuksen ja vuokraveneen yhdenmukaistetut määritelmät kuin kuvattu myös aiemmin hyvin haasteellisiksi koetut määrittelyt käsitteille ahdas kulkuväylä ja turvallinen nopeus.

Vesikulkuneuvon kuljettamista, ohjailua, hallintaa ja päällikkyyttä koskeva sääntely

Lainmuutoksella tulee yksiselitteisesti viestiä jokaisen vesillä liikkujan – erityisesti vesikulkuneuvon päällikön – vastuullisuudesta. Olosuhteet vesillä liikuttaessa voivat muuttua nopeasti. Siksi jokaisessa vesikulkuneuvossa tulee olla selkeästi määritelty päällikkö, jolla on riittävä kyky ja taito vesikulkuneuvonsa kuljettamiseen ja käyttöön kaikissa olosuhteissa – ei pelkästään niissä hyvissä olosuhteissa, joissa on lähdetty liikkeelle tai pelkästään teknisiin apuvälineisiin tukeutuen. Päällikkyuden toiminnan merkitys korostuu erityisesti vaara- ja hätätilanteissa.

Lakiesityksen 5 §:ssä määritellään vesikulkuneuvon käyttämistä koskevat yleiset velvollisuudet, kuten huolellisuus- ja varovaisuusvelvoitteet, 6 §:ssä vesikulkuneuvon kuljettamista, ohjailua ja hallintaa sekä sen kuljettajaa, päällikköä ja luovuttajaa koskevat yleiset vaatimukset. Uudessa 7 §:ssä säädetään vesikulkuneuvon päällikön yleisestä vastuusta. Ennen kaikkea päällikön tulee vastata, että vesikulkuneuvoa kuljetetaan vesiliikennesääntöjen ja hyvän merimiestaidon mukaisesti.

Maininnan arvoista on, että lakiesityksen 7 §:n mukaan päällikkyyteen on sisällytetty henkilökohtaiseen arvioon perustuvia, turvallisuutta koskevia päätöksiä. Tällaisen – hyvänä merimiestaitona tai -tapana tunnetun – terveen järjen käytön, huolellisuuden ja kokemuseräisen osaamisen tarkoituksena on mahdollistaa turvallinen vesiliikenne liikkujan ulkoisesta statuksesta huolimatta. Siksi ei ole mielekäästä tyhjentävästi listata kaikkia niitä asioita, joita tulee ottaa veneillessä huomioon tai olla veneessä mukana. Nämä asiat, kuten myös hyvää merimiestapaa ja -taitoa koskevan informaation jakaminen, ovat hoidettavissa asianmukaisella opastuksella, valistuksella ja koulutuksella sekä tarvittaessa annettavalla täsmällisellä sääntelyllä. Myös toimiva liikenteen valvonta ja automaation lisäämisen mahdollistaminen edellyttävät selkeätä päällikkyysääntelyä.

Vesikulkuneuvon päällikköä koskevat vastuut on pyritty sisällyttämään tarvittavan täsmällisinä ja tarkkarajaisina suhteessa lain aineellisiin säännöksiin, kuten 107–109 §:ssä säädettyihin vesikulkuneuvoja ja niiden varusteita koskeviin vaatimuksiin. Vastaavasti lakiesityksen 120–130 §:n rangaistussäännöksissä ja liikennevirhemaksujärjestelmässä on pyritty huomioimaan paitsi vesiliikenteen sääntelyn aiemmin ongelmakohtina olleet rikosoikeudellinen laillisuusperiaate sekä oikeusturvaa koskeva perusoikeussääntely, myös tieliikennelain vireillä olevan kokonaisuudistuksen kanssa olevat yhtäläisyydet.

Sastamala, 20.8.2018

Lakiesityksen huviveneilyyn liittyvää päällikkyyssääntelyä voidaan tässä mielessä pitää onnistuneena ja ammattimerenkulun sääntelyssä asetettuihin vaatimuksiin rinnastettavana ja suhteutettuna.

8 luku Veneliikenne rikos ja veneliikenne rikkomukset

Lakiluonnoksen 120 §:ssä säädetään vesiliikenne rikoksesta ja 122 §:ssä vesiliikenne rikkomuksesta. Molemmissa on kuitenkin kysymys vain rahamääräisesti sanktioituista rikkomuksenluontoisista teoista, joita vastaavista teoista muussa lainsäädännössä käytetään vakiintuneesti rikkomus-nimeä (esim. liikenne rikkomus, ilmailurikkomus, vaarallisten aineiden kuljetusrikkomus, eläinkuljetusrikkomus, ajoneuvorikkomus). Sen vuoksi sakolla sanktioitun teon rubrisointi vesiliikenne rikokseksi ei oikein sovi rikosoikeudelliseen järjestelmäämme.

Emme ole myöskään täysin vakuuttuneita siitä, että liikennevirhemaksun tyyppisellä hallinnollisella seuraamuksella olisi merkittäviä etuja siihen verrattuna, että vesiliikenne rikkomukset sanktioitaisiin ainoastaan sakolla tai rikesakolla. Jos näin halutaan tehdä, niin esitämme tekemuotojen rubrisointia seuraavasti:

Vesiliikennelaki 120 §: Vesiliikenne rikkomus

Vesiliikennelaki 122 §: Vesiliikennesäännösten rikkominen

Jos esityksemme hyväksytään, niin luonnoksessa käytetty termi ” vesiliikenne rikkomus” tulisi korvata joka kohdassa joko sanoilla ”tämän lain rikkominen” tai ”rikkomus”. Luonnoksen 122 §:ssä käytetään virheellisesti nimitystä ”liikenne rikkomus”, joka tulisi joka tapauksessa korjata.

Kiinnitämme huomiota luonnoksen 124 §:n nopeusrajoituksen rikkomista koskevaan säännökseen, jossa sanktioidaan (vain) ne ylinopeudet, joissa nopeuden ylitys on korkeintaan suurimman sallitun nopeuden määrä. Jäämme kysymään, jäävätkö tätä suuremmat nopeuden ylitykset kokonaan sanktioimatta, jos ne eivät täytä rikoslain 23 luvun 1 §:n mukaisen liikenneturvallisuuden vaarantamisrikoksen tunnusmerkistöä.

Lakiluonnoksesta näyttäisi puuttuvan uuden tieliikennelain 174 §:ää vastaava viittaus hallintolakiin sekä tiedoksiannon määräaika (6 kk).

Muuta lausuttavaa

Nyt kun vesiliikennelakia ollaan uudistamassa ja niin ikään vesillä liikkumista merkittävin osin sääntelevän merilain ja ammattimerenkulunkin sääntelyn muita osasia on jälleen kerran liikennekaaren II-vaiheessa avattu, olisi jo korkea aika aloittaa hallittu valmistelu myös merilain kokonaisvaltaiseksi nykyaikaistamiseksi, erityisesti sen rangaistussäännösten osalta.

Merenkulun, erityisesti merilain, rangaistussäännökset ovat aukollisia ja vanhentuneita, koska vuoden 1939 merilaissa olleet kriminalisoinnit siirrettiin lähes sellaisenaan vuoden 1994 merilain 20 lukuun. Nykyisen vesiliikennelain tullessa voimaan vuonna 1996, todettiin, että vuoden 1994 merilain 20 luvun säännöksille oli jo tuolloin ilmeinen uusimistarve. Merilakiin, rikoslakiin ja muihin meriturvallisuuslakeihin pilkotut rangaistussäännökset eivät nykyisellään vastaa rikosoikeuden yleisiä oppeja ja systematiikkaa.

Rikoslain kokonaisuudistuksen tavoitteena oli siirtää kaikkien liikennemuotojen osalta vaarallisimmat ja vankeusuhkaiset rikokset rikoslakiin. Rikoslakiuudistuksessa vankeusrangaistuksen määräävät säännökset on keskitetty rikoslakiin, mutta näin ei kuitenkaan

Sastamala, 20.8.2018

ole tapahtunut merilain rangaistussäännösten osalta, näin siitäkin huolimatta, että monet niistä lähestyvät rikosoikeudelliselle laillisuusperiaatteelle vieraita blanko-kriminalisointeja.

Liikenneoikeusyhdistys ry

Risto Tuori

puheenjohtaja

Lausunnon laatimiseen osallistuivat:

Riku Anttila, merikapteeni, HTM (meri- ja ympäristöoikeus), OTT-tohtorikoulutettava

Raimo Kurki, OTL, varatuomari