

16/2011

Vesiliikennejuopumuksen promilleraja

*oikeusministeriö
justitieministeriet*

16/2011

Vesiliikennejuopumuksen promilleraja

25.3.2011

Julkaisun nimi	Vesiliikennejuopumuksen promilleraja		
Tekijä	Vesiliikennejuopumuksen promilleraja -työryhmä Puheenjohtaja lainsäädäntöneuvos Matti Marttunen		
Oikeusministeriön julkaisu	16/2011 Mietintöjä ja lausuntoja		
OSKARI numero	OM 9/41/2010	HARE numero	OM017:00/2010
ISSN-L	1798-7091	ISSN (PDF)	1798-7105
ISSN (nid.)	1798-7091	ISSN (PDF)	1798-7105
ISBN (nid.)	978-952-259-120-3	ISBN (PDF)	978-952-259-121-0
URN	URN:ISBN:978-952-259-121-0		
Pysyvä osoite	http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-259-121-0		
Asia- ja avain-sanat	rikoslaki, rikosoikeus, vesiliikennejuopumus		
Tiivistelmä	<p>Työryhmän tehtävänä oli pohtia rikoslain 23 luvun vesiliikennejuopumusta koskevan kriminalisoinnin muutostarvetta sekä muita keinoja puuttua vesiliikennejuopumukseen ja -turvallisuuteen.</p> <p>Työryhmä ehdottaa, että jatkossa vesiliikennejuopumuksesta tuomitaan myös se, joka ohjailee ammattimaisessa vesiliikenteessä alusta tai toimii tällaisessa aluksessa sen kulun turvallisuuteen olennaisesti vaikuttavassa tehtävässä nautittuaan alkoholia niin, että hänen verensä alkoholipitoisuus tehtävän aikana tai sen jälkeen on vähintään 0,5 promillea tai että hänellä tällöin on vähintään 0,22 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa. Vesiliikennejuopumuksen promillerajaa laskettaisiin näin yhdestä promillesta 0,5 promilleen mainituissa alusryhmissä. Työryhmä ehdottaa lisäksi rikoslain 23 luvun 5 §:n soutuveneisiin rinnastettavien ja siten rangaistusvastuun ulkopuolelle jäävien vesikulkuneuvojen määritelmän teknistä muutosta.</p> <p>Rikoslain muutosten lisäksi työryhmä esittää joukon näkökohtia, joihin huomiota kiinnittämällä parannettaisiin vesiliikenneturvallisuutta rikoslain muutoksia tehokkaammin. Työryhmän työssä on muun muassa selvitetty vesiliikennejuopumuksen rangaistuskäytäntöä tavalla, mikä on omiaan yhtenäistämään sitä. Erityisesti työryhmä on keskustellut mahdollisuudesta muuttaa pelastusliivien käyttövelvollisuuksiin liittyvää sääntelyä. Tämä sääntely kuuluu kuitenkin liikenne- ja viestintäministeriön valmisteluvastuulle, mistä syystä asian jatkoharkinta on syytä suorittaa siellä.</p>		

25.3.2011

Publikationens titel	Promillegränsen för fylleri i sjötrafik		
Författare	Arbetsgruppen för promillegränsen för i sjötrafik Ordförande lagstiftningsrådet Matti Marttunen		
Justitieministeriets publikation	16/2011 Betänkanden och utlåtanden		
OSKARI nummer	OM 9/41/2010	HARE nummer	OM017:00/2010
ISSN-L	1798-7091	ISSN (PDF)	1798-7105
ISSN (häft.)	1798-7091	ISSN (PDF)	1798-7105
ISBN (häft.)	978-952-259-120-3	ISBN (PDF)	978-952-259-121-0
URN	URN:ISBN:978-952-259-121-0		
Permanent adress	http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-259-121-0		
Sak- och nyckelord	strafflagen, straffrätt, fylleri i sjötrafik		
Referat	<p>Arbetsgruppens uppdrag var att dryfta behovet av en ändring av kriminaliseringen av fylleri i sjötrafik i 23 kap. i strafflagen samt andra medel att ingripa mot fylleri i sjötrafik och i sjösäkerheten.</p> <p>Arbetsgruppen föreslår att i fortsättningen döms för fylleri i sjötrafik också den som manövrerar ett fartyg i yrkesmässig trafik eller i ett sådant fartyg verkar i uppgifter som väsentligt inverkar på säkerheten för dess gång efter att ha förtärt alkohol i en sådan mängd att alkoholhalten medan uppgiften utförs eller därefter är minst 0,5 promille i hans eller hennes blod eller minst 0,22 milligram per liter i utandningsluften. Promillegränsen för fylleri i sjötrafik sänks alltså från en promille till 0,5 promille när det gäller nämnda fartygsgrupper. Arbetsgruppen föreslår dessutom en teknisk ändring av definitionen enligt strafflagen 23 kap. 5 § för roddbåtar och med dessa jämförbara fartyg som alltså faller utanför straffansvar.</p> <p>Förutom ändringarna av strafflagen föreslår arbetsgruppen en rad synpunkter som, om de beaktas, förbättrat sjösäkerheten effektivare än ändringarna av strafflagen. Vid arbetsgruppens arbete har bl.a. retts utsträckt straffpraxis för fylleri i sjötrafik på ett sätt som är ägnat att göra den enhetlig. Särskilt har arbetsgruppen diskuterat möjligheten att ändra regleringen om skyldigheten att använda flytvästar. Denna reglering faller dock under kommunikationsministeriets beredningsansvar varför det är skäl att göra fortsatta övervägningen i saken där.</p>		

Oikeusministeriölle

Oikeusministeriö asetti 24.8.2010 työryhmän, jonka tehtävänä oli pohtia rikoslain 23 luvun vesiliikennejuopumusta koskevan kriminalisoinnin muutostarvetta sekä muita keinoja puuttua vesiliikennejuopumuksiin ja -turvallisuuteen.

Työryhmän puheenjohtajana toimi lainsäädäntöneuvos Matti Marttunen oikeusministeriöstä. Työryhmän jäseninä olivat ylitarkastaja Silja Hallenberg (sisäasiainministeriö, rajavartio-osasto), poliisitarkastaja Timo Ajaste (Poliisihallitus), neuvotteleva virkamies Risto Saari (liikenne- ja viestintäministeriö), lakimies Sirpa Pasula (Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi), kihlakunnansyyttäjä Pihla Keto (Helsingin syyttäjänvirasto), käräjätuomari Kari Lappi (Helsingin käräjäoikeus), ylijohtaja Tapio Lappi-Seppälä (Oikeuspoliittinen tutkimuslaitos) ja asianajaja Anu Ryynänen (Suomen Asianajajaliitto). Pihla Kedon jäätyä virkavapaalle hänen sijalleen työryhmään tuli kihlakunnansyyttäjä Päivi Karkela-Aho. Työryhmän työhön osallistuivat sijaisina lisäksi komentajakapteeni Petteri Leppänen (sisäasiainministeriö, rajavartio-osasto), veneilyn ylitarkastaja Kimmo Patrakka (Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi) ja asianajaja Ari Halonen.

Työryhmän toimikausi oli 1.9.2010–28.2.2011. Työryhmä kokoontui 8 kertaa. Työryhmä kuuli työnsä aikana neuvottelevaa virkamiestä Merja Söderholmia (sosiaali- ja terveysministeriö). Työryhmä teki yhteistyötä veneilyasianneuvottelukunnan kanssa, jota kautta alan eri järjestöjen näkemyksiä kartoitettiin. Työryhmä järjesti 28.10.2010 yhteiskokouksen veneilyasianneuvottelukunnan kanssa ja kokouksessa oli läsnä edustajat Liikenteen turvallisuusvirastosta, Poliisihallituksesta, Pidä Saaristo Siistinä ry:stä, Tulihallituksesta, Suomen ympäristökeskuksesta, Suomen Navigaatioliitosta, Suomen Purjehdus ja Veneily ry:stä, liikenne ja viestintäministeriöstä, Finnboat ry:stä, Suomen Veneilyliitto ry:stä, Suomen Uimaopetus- ja Hengenpelastusliitto ry:stä sekä Ålands landskapsregering.

Oikeuspoliittinen tutkimuslaitos laati työryhmän käyttöön selvityksen vesiliikennejuopumusten rangaistuskäytännöstä.

Työryhmä ehdottaa, että jatkossa vesiliikennejuopumuksesta tuomitaan myös se, joka ohjailee ammattimaisessa vesiliikenteessä alusta tai toimii tällaisessa aluksessa sen kulun turvallisuuteen olennaisesti vaikuttavassa tehtävässä nautittuaan alkoholia niin, että hänen verensä alkoholipitoisuus tehtävän aikana tai sen jälkeen on vähintään 0,5 promillea tai että hänellä tällöin on vähintään 0,22 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa. Vesiliikennejuopumuksen promillerajaa laskettaisiin näin yhdestä

promillesta 0,5 promilleen mainituissa alusryhmissä. Työryhmä ehdottaa lisäksi rikoslain 23 luvun 5 §:n soutuveneisiin rinnastettavien ja siten rangaistusvastuun ulkopuolelle jäävien vesikulkuneuvojen määritelmän teknistä muutosta.

Rikoslain muutosten lisäksi työryhmä esittää joukon näkökohtia, joihin huomiota kiinnittämällä parannettaisiin vesiliikenneturvallisuutta rikoslain muutoksia tehokkaammin. Työryhmän työssä on muun muassa selvitetty vesiliikennejuopumuksen rangaistuskäytäntöä tavalla, mikä on omiaan yhtenäistämään sitä. Erityisesti työryhmä on keskustellut mahdollisuudesta muuttaa pelastusliivien käyttövelvollisuuksiin liittyvää sääntelyä. Tämä sääntely kuuluu kuitenkin liikenne- ja viestintäministeriön valmisteluvastuulle, mistä syystä asian jatkoharkinta on syytä suorittaa siellä.

Työryhmän esitys ei ole yksimielinen, vaan siihen sisältyy Silja Hallenbergin ja Timo Ajasteen eriävä mielipide.

Työryhmä on laatinut ehdotuksensa pääpiirteittäin hallituksen esityksen muotoon. Esi-tysehdotukseen sisältyy teemaa koskevia laajahkoja arviointeja, joiden tuloksena lainsäädäntöä ei kaikilta osin ehdoteta muutettavaksi. Näin ollen ne perusteet, joilla lainsäädännön jättäminen ennalleen on päädytty ehdottamaan, voivat tulla laajasti ja yleisesti arvioitaviksi.

Saatuana työnsä valmiiksi työryhmä luovuttaa kunnioittavasti mietintönsä oikeusministeriölle.

Helsingissä 25 päivänä maaliskuuta 2011



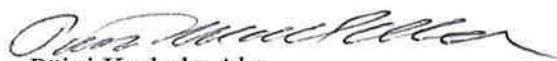
Matti Marttunen



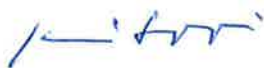
Timo Ajaste



Silja Hallenberg



Päivi Karkela-Aho



Kari Lappi



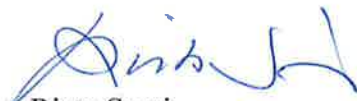
Tapio Lappi-Seppälä



Sirpa Pasula



Anu Rynänen



Risto Saari

SISÄLLYS

YLEISPERUSTELUT	13
1 Johdanto	13
2 Nykytila	13
2.1 Lainsäädäntö ja käytäntö	13
2.1.1 Vesiliikennejuopumuksen yleisyys	15
2.1.2 Vesiliikennejuopumuksen rangaistukset	21
2.2 Pohjoismaiden lainsäädäntö	24
2.2.1 Ruotsi	24
2.2.2 Tanska	25
2.2.3 Norja	25
2.2.4 Kansainvälinen merenkulkujärjestö (IMO)	25
2.2.5 Päätelmiä	26
2.3 Nykytilan arviointi	26
2.3.1 Arvioinnin lähtökohdat	26
2.3.2 Vesiliikennejuopumuksen tunnusmerkistön arviointia	27
2.3.3 Muut keinot vesiliikenneturvallisuuden parantamiseen	37
2.3.4 Eräitä muita näkökohtia	40
2.3.5 Johtopäätökset	40
3 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset	43
3.1 Tavoitteet	43
3.2 Toteuttamisvaihtoehdot	44
3.3 Keskeiset ehdotukset	44
4 Esityksen vaikutukset	44
5 Asian valmistelu	44
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT	46
1 Lakiehdotuksen perustelut	46
1.1 Rikoslaki	46
2 Voimaantulo	47
LAKIEHDOTUS	48
Laki rikoslain 23 luvun 5 §:n muuttamisesta	48
RINNAKKAISTEKSTI	49
Laki rikoslain 23 luvun 5 §:n muuttamisesta	49
LAGFÖRSLAG	50
Lag om ändring av 23 kap. 5 § i strafflagen	50
ERIÄVÄT MIELIPITEET	51
Timo Ajaste	51
Silja Hallenberg	53

YLEISPERUSTELUT

1 Johdanto

Vesiliikennejuopumusta koskevan rikoslain (jäljempänä RL) 23 luvun 5 §:n 1 momentin (1198/2002) mukaan teon rangaistavuudelta edellytetään muun muassa aluksen ohjaamista *yhden promillen* humalatilassa tai sitä, että alusta ohjaavan *kyky tehtävän vaatimiin suorituksiin on huonontunut* ja lisäksi sitä, että olosuhteet ovat sellaiset, että *teko on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle*. Lisäksi rangaistavaksi on säädetty aluksen ohjaileminen henkilön käytettyä huumaavaa ainetta siten, että suorituskyky on huonontunut. Vesiliikennejuopumusta koskevassa rangaistussäännöksessä promilleraja on asetettu korkeammalle kuin muissa liikennejuopumussäännöksissä, sillä se tulee muista liikennejuopumussäännöksistä poiketen sovellettavaksi vakavuudeltaan hyvin erilaisiin tilanteisiin aluksen koon ja kapasiteetin taikka vesistön tai väylän suuruuden mukaan (HE 90/2002 vp).

2 Nykytila

2.1 Lainsäädäntö ja käytäntö

Rangaistussäännös (RL 23:5) kuuluu seuraavasti: ”Joka ohjailee alusta tai toimii aluksessa sen kulun turvallisuuteen olennaisesti vaikuttavassa tehtävässä 1) nautittuaan alkoholia niin, että hänen verensä alkoholipitoisuus tehtävän aikana tai sen jälkeen 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, tai 2) käytettyään muuta huumaavaa ainetta kuin alkoholia tai tällaista ainetta ja alkoholia niin, että hänen kykynsä tehtävän vaatimiin suorituksiin on huonontunut, ja olosuhteet ovat sellaiset, että teko on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle, on tuomittava *vesiliikennejuopumuksesta* sakkoon tai vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi.

Vesiliikennejuopumuksesta ei kuitenkaan tuomita silloin, kun ohjailtavana on ollut sou-tuvene, purjejolla tai niihin rinnastettava vesikulkuneuvo tai kun 1 momentissa tarkoi-tettu tehtävä on ollut tällaisessa aluksessa.”

Tunnusmerkistössä mainittu ”alus” on määritelty erikseen (RL 23:12:n 4 kohta). Sillä tarkoitetaan ”veteen tukeutuvaa ja vesillä liikkumiseen tarkoitettua kulkuvälinettä ja laitetta”.

Rangaistussäännöksessä mainittu promilleraja ei siis ole ehdoton alaraja, vaan teko voi täytyä jo alemmalla promillemäärällä, jos veneen kuljettajan suorituskyky on huonontunut. Periaatteessa samankaltainen lainsäädäntöratkaisu koskee huumaavia aineita: aluksen ohjaaminen niiden vaikutuksenalaisena on rangaistavaa sen huononnettua kuljetuskykyä. Niin sanottua nollatoleranssia ei säädetty.

Vesiliikennejuopumusta koskevaa säännöstä on tuomioistuimissa tiettävästi lähes yksinomaan sovellettu tilanteisiin, joissa yhden promillen raja on ylitetty. Myös käytännön

valvontatyössä promillen raja on jäänyt lähes ainoaksi ruorijuopumuksen soveltamisen kriteeriksi, koska promillerajan kanssa rinnakkainen tunnusmerkki suorituskyvyn huonontumisesta on osoittautunut vaikeasti sovellettavaksi ja näytettäväksi. Virheellisesti ja yleisesti vallalla on käsitys, että aluksen kuljettaminen alle yhden promillen humalassa ei voisi olla rangaistavaa.

Olosuhteita koskeva tunnusmerkistötekijä, jonka mukaan ”teko on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle”, viittaa niin sanottuun abstraktiin vaarantamiseen. Rikoslain abstraktista vaarantamista koskeva lauseke vakiintuneesti tarkoittaa, että teon olisi yleisesti objektiivisen arvion perusteella oltava tyypillisesti sellainen, joka aiheuttaa vaaraa toisen turvallisuudelle. Konkreettista näyttöä vaarasta ei edellytetä. Vastaavankaltainen ”on omiaan” kriteeri on muun muassa RL 23 luvun 1 §:n törkeässä liikenneturvallisuuden vaarantamisessa (545/1999) ja RL 23 luvun 3 §:n törkeässä rattijuopumuksessa (1198/2002).

Vesiliikennejuopumuksen rangaistavuuden alan muuttamisen tarpeellisuutta arvioitaessa on huomioitava myös se, että *liikenneturvallisuuden vaarantaminen* (RL 23:1) ja *törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen* (RL 23:3) koskevat myös vesiliikennettä. Havaittaessa vesillä liikkujan käytettäneen huumausainetta häntä voidaan rangaista *huumausaineen käyttör rikoksesta* (RL 50:2a) täysin riippumatta siitä, onko vesiliikenteessä omaksuttu ”nollatoleranssi”. Lisäksi vesiliikennelain 5 §:ssä (463/1996) säädettyjen vesillä liikkujan yleisten velvollisuuksien vastaisesta menettelystä voidaan lain 24 §:n nojalla tuomita rangaistukseen *vesiliikenneriikkomuksena*. Myös tämä rangaistussäännös voi joissain tapauksissa tulla sovellettavaksi tilanteissa, joissa vesillä liikkujan humalatilaa ei pidetä vesiliikennejuopumuksena, mutta hänen menettelynsä ei täytä 5 §:ssä asetettua huolellisuusvelvoitetta.

Vesiliikennejuopumuksesta on annettu kaksi korkeimman oikeuden ennakkoratkaisua. Ratkaisussa **KKO:1986-II-9** soudettavaksi rakennettua venettä, jota kuljetettiin käyttäen voimanlähteenä moottoria, pidettiin siinä käytössä rikoslain 23 luvun 6 §:n 1 momentissa tarkoitettuna aluksena.

Ratkaisussa **KKO:2007:54** virallinen syyttäjä vaati, että kauppa-aluksen päällikkö tuomitaan rangaistukseen rikoslain 23 luvun 5 §:n nojalla vesiliikennejuopumuksesta ja että hänet tuomitaan merilain 20 luvun 10 §:n nojalla menettämään pätevyyskirjansa. Asia kuului merioikeuden toimivaltaan. (Ään.) Merilain 21 luvun 1 §:ssä määrätään hovioikeuspiireittäin ne alioikeudet, jotka ovat toimivaltaisia merilain mukaan ratkaistavissa jutuissa ja luvun muissa pykälissä säädetään tarkemmin merioikeuden toimivalan määräytymisestä erilaisissa asioissa. Pätevyyskirjan menettämisestä säädetään merilain 20 luvun 10 §:ssä. Säännöksen 1 momentin mukaan päällikkö, joka on tuomittu rangaistukseen muun muassa vesiliikennejuopumuksesta, voidaan samalla tuomita määrääjäksi menettämään oikeutensa olla aluksen päällikkönä, milloin sitä varten on säädetty erityisiä kelpoisuusehtoja. Käytännössä mainittu KKO:n ratkaisu ja edellä mainitut säännökset merkitsevät, että kun huviveneen kuljettajaa syytetään ruorijuopumuksesta yleisessä käräjäoikeudessa, kauppa-aluksen päällikön vastaava teko on käsiteltävä merioikeudessa.

2.1.1 Vesiliikennejuopumuksen yleisyys

Kuviosta 1 havaitaan, että poliisin tietoon tulleet vesiliikennejuopumukset ovat viime vuosina vähentyneet. 2000-luvulla vesiliikennejuopumuksia on tullut vuosittain poliisin tietoon 300–500. Rajavartiolaitos suorittaa merialueilla vuosittain reilut 10 000 puhallutusta ja poliisi sisävesillä noin 8000 puhallutusta. Poliisi käyttää vesiliikenteen valvontaa noin 30 000 työtuntia vuosittain. Rajavartiolaitoksen osalta vesiliikenteen valvontaa suoritetaan perustehtävänä aina vesialueella liikuttaessa.

Kuvio 1. Poliisin tietoon tulleet vesiliikennejuopumukset 1980–2009

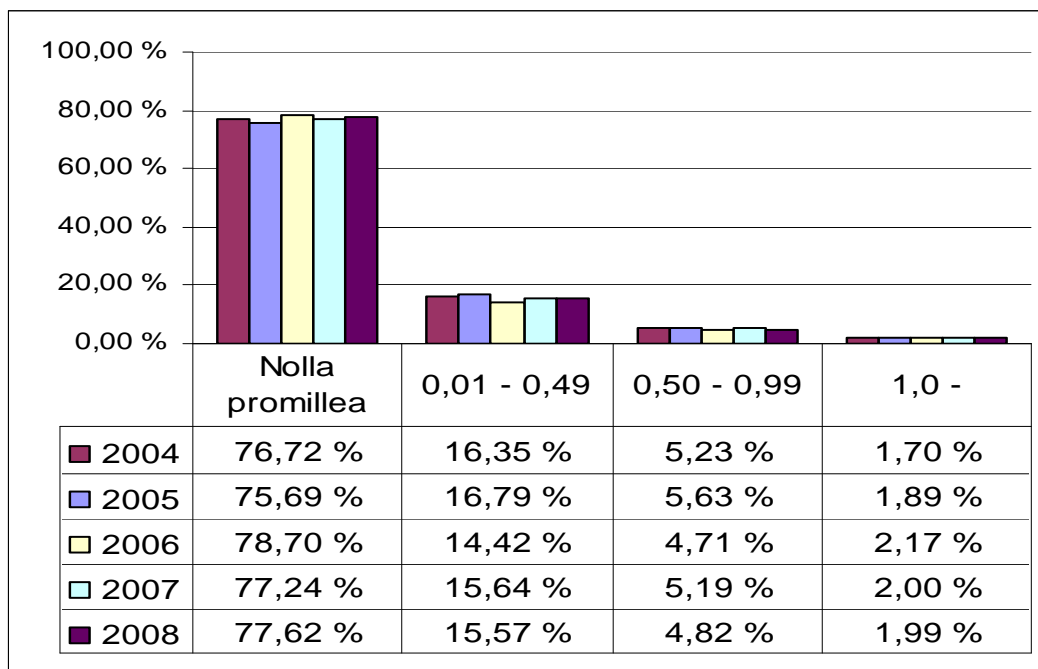


Kuvio 1 havainnollistaa siis ainoastaan poliisin tietoon tulleita tekoja. Tarkempaa kuvaa vesiliikennejuopumuksen yleisyydestä on haettava muista lähteistä, kuten poliisin ja Rajavartiolaitoksen "kaikki puhaltaa" – ratsioita (toteutetaan viikkojen 26–29 aikana) koskevista tutkimustiedoista. Näitä tietoja on esitetty kuviossa 2.

Puhallutetuista veneilijöistä noin kaksi prosenttia on viime vuosina ylittänyt yhden promillen rajan ja siten syyllistyneet vesiliikennejuopumukseen. Tilanne on pysynyt viime vuosina melko vakaana. 0,5–0,99 ‰ puhaltaneita on ollut noin 5 % ja 0,01–0,49 ‰ puhaltaneita puolestaan noin 15 %, ja tilanne on näiltäkin osin pysynyt melko vakaana. Nämä tiedot ovat kuitenkin vain suuntaa-antavia, koska ratsioissa noudatetaan tiittävästi jossain määrin tarveharkintaa. Puhallutuksen kohteena on tietty kohderyhmä. Tiedot eri vuosilta eivät välttämättä ole täysin vertailukelpoisia.

Kuvio 2. Ratsiatutkimusten tuloksia alkoholista vesiliikenteessä**KOKO TUTKIMUSALUE**

	2004	%	2005	%	2006	%	2007	%	2008	%
Puhallutettu	2410		2221		2718		2544		2261	
Nolla promillea	1849	76,72 %	1681	75,69 %	2139	78,70 %	1965	77,24 %	1755	77,62 %
0,01 - 0,49	394	16,35 %	373	16,79 %	392	14,42 %	398	15,64 %	352	15,57 %
0,50 - 0,99	126	5,23 %	125	5,63 %	128	4,71 %	132	5,19 %	109	4,82 %
1,0 -	41	1,70 %	42	1,89 %	59	2,17 %	51	2,00 %	45	1,99 %



Kuvaa alkoholista vesiliikenteessä on syytä vielä täsmentää sen mukaan, miten erilaisia aluksia ohjataan alkoholin vaikutuksen alaisena. Nämä tiedot perustuvat edellä mainittuihin ratsiatutkimuksiin. Tuoreimmat tiedot on saatavilla vuodelta 2010, erikseen poliisin (sisävedet) ja Rajavartiolaitoksen (merialue) suorittamista puhallutuksista. Yleisimmin vesiliikennejuopumukseen syyllistytään rekisteröitävällä moottoriveneellä. Myös alkoholin vähäisempi nauttiminen on kyseisessä alusryhmässä yleisintä.

Taulukko 1. Erilaisten alusten kuljettajien puhallustetituloja 2010

POLIISI 2010 (sisävesi)	0 o/oo		0,01 -		0,50–0,99		1,0 tai yli		Yht.
	N	%	N	%	N	%	N	%	
Rekist. moottorivene	690	72	187	20	67	7	14	1	958
Vesijetti	106	95	5	4	1	1	0	0	112
Rekist.purjevene	18	86	2	10	1	5	0	0	21
Alle rekist.rajan oleva vesikulkuneuvo	217	73	55	18	19	6	8	3	299
Kaikki	1031	74	249	18	88	6	22	2	1390

RAJAVARTIOLAITOS 2010 (merialue)	0 o/oo		0,01 -		0,50–0,99		1,0 tai yli		Yht.
	N	%	N	%	N	%	N	%	
Rekist. moottorivene	743	63	294	25	109	9	34	3	1180
Vesijetti	27	79	7	21	0	0	0	0	34
Rekist.purjevene	42	82	7	14	1	2	1	2	51
Alle rekist.rajan oleva vesikulkuneuvo	125	71	36	21	9	5	6	3	176
Kaikki	937	65	249	24	119	8	41	3	1441

Vuonna 2008 tuomituissa vesiliikennejuopumuksissa 96 %:ssa tekoväline oli moottorivene. Purjeveneiden osuus oli 2–3 % ja vesiskoottereiden 1–2 %. Joka kolmannessa tuomiossa oli ilmoitettu veneen mitta. Kolmannes veneistä oli pituudeltaan alle viisi metriä, kolmannes 5–7,5 metriä ja kolmannes 7,5 metriä tai yli. Yli 10 metrin mittaisia veneitä oli 8 kappaletta (3 %).

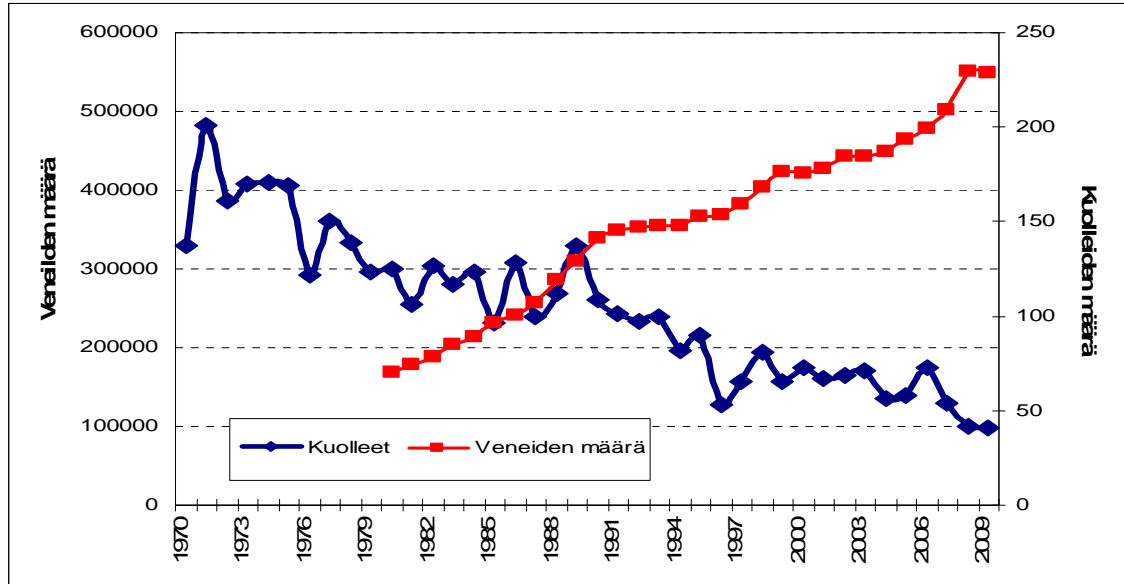
Kuviossa 3 esitetään vesikuljetustapaturmissa¹ menehtyneiden määrä vuosina 1970–2009. Kuviossa on myös tiedot (kokoluokasta ja moottorivoimasta riippumatta) kaikkien moottoriveneiden määrän kehityksestä vuosina 1980–2009. Kehitys on ollut suotuisaa ja menehtyneiden määrä on ollut pitkään laskussa. Veneiden määrä ja veneily ovat olleet viime vuosina ja vuosikymmeninä kasvussa. Veneiden määrän kehitystä voidaan pitää indikaattorina koko venekannan ja veneilyn suosion kasvusta Suomessa. Viimeisen kolmenkymmenen vuoden aikana moottorikäyttöisten veneiden määrä on noin kolminkertaistunut Suomessa. Kehitystrendin voidaan olettaa olleen suhteessa vastaavanlainen myös muiden veneiden, erityisesti purjeveneiden osalta. Voisi olettaa, että veneiden määrän kasvaessa onnettomuudet olisivat lisääntyneet. Näin ei ole kuitenkaan tapahtunut.

Muutoksen merkitys tulee havainnolliseksi kun eri luvut suhteutetaan toisiinsa. Vuonna 1980 kuolleita oli 74 henkilöä 100 000 venettä kohti. Vuonna 2009 kuolleita oli 7 henkilöä 100 000 venettä kohti. *Viimeisen 30 vuoden aikana on siten tapahtunut merkittävä vesiliikenneturvallisuuden parantuminen: suhteutettuna venekantaan kuolleiden määrä*

¹ Määritelmän alle kuuluu Tilastokeskuksen mukaan seuraavat luokat: vesikuljetusalukselle sattuneissa tapaturmissa hukkuminen, muu vaurioituminen vesikuljetusalukselle sattuneissa tapaturmassa, hukkuminen vesikuljetuksen yhteydessä ilman alukselle sattunutta tapaturmaa, aluksella sattunut muu vahingoittuminen ilman alukselle sattunutta tapaturmaa sekä muut tai määrittämättömät vesikuljetustapaturmat.

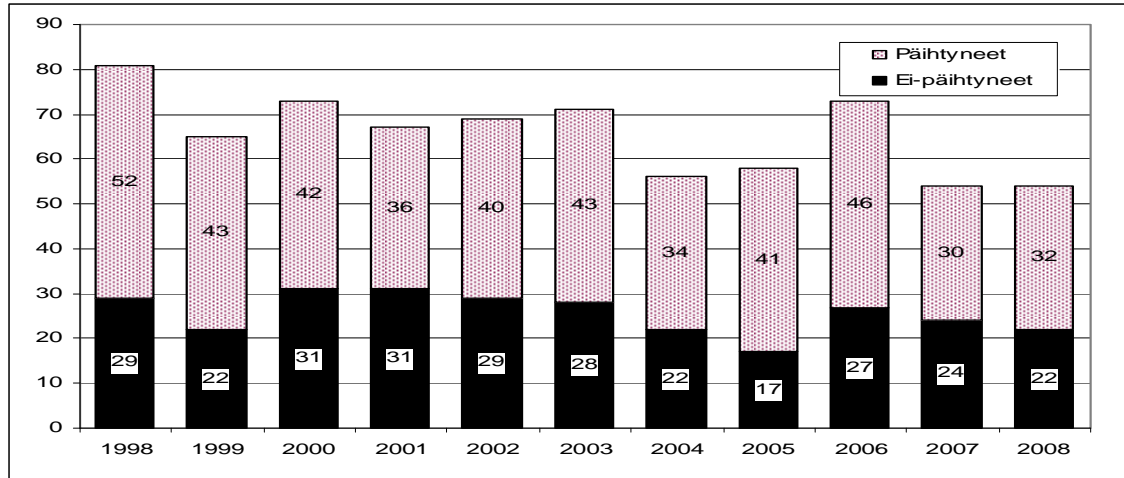
on laskenut 90 %. Suomen tavoitteena on päästä Euroopan turvallisimmaksi maaksi koti- ja vapaa-ajantapaturmien määrässä, joten kuolleiden määrän laskemiseksi on tehtävä työtä edelleen.

Kuvio 3. Veneiden määrä ja vesikuljetustapaturmissa kuolleet 1970/1980–2009



Veneen määritelmästä riippuen (ks. tarkemmin luku 2.3) veneiden lukumäärää koskevat tilastotiedot vaihtelevat. Vesikulkuneuvorekisteriin rekisteröitäviä veneitä on Suomessa tällä hetkellä noin 260 000 kappaletta. Kaikki vähintään 5,5 m pitkät purje- ja moottoriveneet tulee rekisteröidä. Rekisteröintivaatimus täyttyy myös, mikäli veneen moottoriteho on yli 15 kilowattia (20,4 hevosvoimaa). Kun mukaan lasketaan vesikulkuneuvorekisterin ulkopuolelle jäävät alle 5,5 metrin moottoriveneet, jollat, vesijetit ja soutuveneet, veneiden määrä nousee yli 800 000 veneeseen.

Kuvio 4 havainnollistaa sitä, kuinka usein alkoholi on syynä kuolemaan johtaneissa vesiliikenneonnettomuuksissa. Luvut perustuvat Tilastokeskuksen kuolemansyyt tilastoon. Päihtyneisyys tarkoittaa siinä tapausta, jossa kuolintodistuksen laatija on ilmoittanut päihtymyksen olleen myötävaikuttavana tekijänä kuolemaan. Kuolemantapaukset johtuvat yleensä päihtymyksestä. Tilastokeskuksen ”Vesiliikenneonnettomuuksien vuositilasto 2009” -julkaisun perusteella sama tulkinta vahvistuu. Siinä ”alkoholi onnettomuuden syynä” määritellään kuitenkin hiukan poikkeavasti: ”Onnettomuus jossa huviveneen kuljettajan on todettu tai vahvoin perustein epäillään tapahtumahetkellä olleen vähintään ruorijuopumuksen rajana olevan yhden promillen humalatilassa. Myös alle yhden promillen humalatila voidaan kirjata onnettomuuden syyksi jos alkoholin katsotaan myötävaikuttaneen onnettomuuden tapahtumiseen.”

Kuvio 4. Päihtyneet hukkumis- ja muissa vesikuljetustapaturmissa 1998–2008

Edellä esitettyjen tietojen nojalla ei tiedetä, kuinka usein kuolemaan johtaneessa vesiliikenneonnettomuudessa syynä on promillen rangaistavuuden alittava humalatila. Onnettomuustutkintakeskus on 8.3.2010 käynnistänyt turvallisuusselvityksen hukkumiskuolemista. Tehtävänä on tarkastella yhteistyössä poliisin kanssa kaikkia vuoden aikana tapahtuvia hukkumiskuolemia ja niiden taustoja sekä tehdä katsaus hukkumiskuolemista saatavissa olevaan tilastotietoon. Tutkinnan tarkoituksena on löytää keinoja tapaturmaisten hukkumiskuolemien välttämiseksi. Seuraavassa on esitetty kyseisen hankkeen alustavia tietoja vuodelta 2010. Tietoihin on suhtauduttava varauksella, koska tapahtumatiemäärä vaihtelee huomattavasti, eikä kaikkea saatavilla olevaa tietoa ole vielä käsitelty.

Alla olevassa listauksessa on venetiedot kaikista niistä vuonna 2010 tapahtuneista kuolintapauksista, joihin tiedetään tavalla tai toisella liittyvän moottorilla varustettu vene. Kaksi purjevereeneseen liittyvää tapausta on jätetty pois, koska niissä tiedetään veneiden olleen laiturissa. Promillet olivat kuitenkin hukkuneella molemmissa näissä yli kaksi. Tietoihin sisältyy monia varauksia. Moottoria ei ole välttämättä käytetty tapahtumahetkellä. Kuollut ei ole välttämättä toiminut kuljettajana. Hukkuminen ei ole välttämättä kuolinsyy.

Taulukko 2. Venetiedot vesiliikenteen hukkumistapauksissa, joihin liittyy vene

Huhti-loka(marras)kuun 2010 tapaukset, tilanne 24.1.2011

Kuolleen %	Tyyppi	Lisätiedot
2,10	Vesijetti	ei muita tietoja
2,50	Soutuvene	perämoottori 2-3 hv
0,00	Soutuvene	sähköperämoottori
2,30	Moottorivene	sisämoottori
2,20	Soutuvene	5hv perämoottori
2,40	Soutuvene	5hv perämoottori
2,10	Soutuvene	5hv perämoottori.
0,96	Moottorivene	2,5hv perämoottori
1,90	Soutuvene	sähköperämoottori
2,20	Soutuvene	perämoottori max 5hv
2,00	Moottorivene	sisämoottori
3,10	Moottorivene	20hv perämoottori
2,00	Moottorivene	ei muita tietoja
1,70	Soutuvene	sähkömoottori
2,60	Moottorivene	Karannut, yritti hakea uimalla.
0,21	Vesijetti	ei muita tietoja
2,50	Soutuvene	2hv perämoottori
1,50	Moottorivene	20hv perämoottori
2,20	Moottorivene	20hv perämoottori
2,40	Moottorivene	10hv perämoottori; Moottori ei käynnistynyt ja yrittäessään selvittää asiaa putosi veteen.
0,82	Moottorivene	perämoottori
2,20	Soutuvene	2hv perämoottori, yritti uida karannutta venettä kiinni
2,20	Soutuvene	perämoottori
2,30	Soutuvene	perämoottori ylhäällä vedestä
2,30	Moottorivene	30hv perämoottori
0,00	Vene	sähköperämoottori; tehoportaati eteenpäin 1-5 (löydettäessä 3 päällä; akku tyhjä).
0,00	Soutuvene	sähköperämoottori
0,00	Soutuvene	2-4hv perämoottori
2,60	Moottorivene	50hv perämoottori
0,71	Moottorivene	perämoottori, kuljettaja 1,26%, hukkunut henkilö oli matkustaja
0,74	Moottorivene	
1,60	Soutuvene	2,5hv perämoottori
kadoksissa	Moottorivene	puuvene, n.100hv ka-moottori

Promillejakauma aineistossa oli seuraava:

- 0 ‰ 4 kpl
- 0,1–0,5 ‰ 1 kpl
- 0,6–1,0 ‰ 4 kpl
- 1,1–1,5 ‰ 1 kpl
- 1,6–2,0 ‰ 5 kpl
- 2,1–2,5 ‰ 14 kpl
- Yli 2,5 ‰ 3 kpl

Promillet perustuvat oikeuskemiallisten tutkimusten tuloksiin. Tiedoista havaitaan, että suurimmassa osassa kuolemantapauksista oli kysymys selvästi rangaistavuuden rajan ylittäneestä, voimakkaasta yli kahden promillen humalatilasta. Kuolleita ryhmässä 0,6–0,99 ‰ oli 4. Kaiken kaikkiaan hukkuneista 87,5 %:lla oli alkoholia veressä.

Taulukossa 3 on vielä esitetty Tilastokeskuksen ”Vesiliikenneonnettomuuksien vuositalasto 2009” julkaisuun perustuvia tietoja siitä, kuinka usein alkoholi on syynä (ks. tämän määritelmä edellä) vesiliikenneonnettomuuteen. Vesiliikenneonnettomuuden määritelmä on puolestaan seuraava: ”Vesialueella sattunut, vesikulkuneuvon varustuksesta, käytöstä tai toiminnasta johtuva tapahtuma, joka johtaa henkilö-, omaisuus-, tai ympäristövahinkoon tai pelastustoimiin.” Kaiken kaikkiaan alkoholi on syynä vesiliikenneonnettomuus verrattain harvoin.

Taulukko 3. Vesiliikenneonnettomuuksien syyt 2007–2009

Vuosi	Yhteensä	Alkoholi onnettomuuden syynä
2007	1 902	105
2008	1 942	77
2009	1 595	92

2.1.2 Vesiliikennejuopumuksen rangaistukset

Taulukosta 4 havaitaan, että vesiliikennejuopumuksesta tuomitaan yleensä sakkorangaistus. Tarkastelussa olevien neljän vuoden aikana sakkoja on ollut 95 % rangaistuksista. Päiväsakkojen keskimääräinen lukumäärä on ollut noin 40.

Taulukko 4. Vesiliikennejuopumusten rangaistukset 2005–2008*

		Ehdoton vankeus	Ehdollinen vankeus	Sakko
Rangaistusten lukumäärä	2005	11	17	418
	2006	12	17	439
	2007	4	15	435
	2008	7	3	433
		Ehdoton vankeus (kuukausia)	Ehdollinen vankeus (kuukausia)	Sakko (ps-lukumäärä)
Keskimääräinen rangaistus	2005	2,2	1,5	38,4
	2006	2,5	1,4	37,5
	2007	2,4	1,6	40,5
	2008	3,8	1,5	37,7

* = Luvut ovat ns. päärikosperusteisia eli mukana ovat tuomiot, joissa vesiliikennejuopumus on tuomio-kerran törkein rikos. Lukumääriin ei sisälly näin ollen sellaisia vesiliikennejuopumuksesta annettuja tuomioita, joissa on mukana törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen taikka jokin muu vakavampi teko. Esimerkiksi vuonna 2008 annettiin 5 tuomiota, jossa oli syyksiluettu vesiliikennejuopumuksen ohella törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen. Yleensä näistä teoista tuomitaan vankeutta.

Oikeuspoliittinen tutkimuslaitos on laatinut työryhmän käyttöön selvityksen vesiliikennejuopumuksen rangaistuskäytännöstä. Aineistona oli vuonna 2008 tuomitut rangaistuksen vesiliikennejuopumuksista. Tapauksia koodattiin 364, mikä on noin 80 % samana vuonna alioikeuksissa tuomituista tapauksista. Seuraavassa on selvityksen keskeisiä tuloksia.

Humala. Valtaosa tapauksista oli yhden ja kahden promillen välimaastossa. Keskiarvo oli 1,66 ja mediaani 1,57. Yli kahden promillen tapauksia oli 20 %, yli 2,5 promillen 7 % ja yli kolmen promillen tapauksia 1,5 %.

Syyksiluettut rikokset. Noin 6 %:ssa tapauksista tuomittavana oli useampi vesiliikennejuopumus. Noin 13 %:ssa tapauksista oli muitakin vesiliikennesäännösten rikkomisia (lähinnä varustepuutteita). Törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen on päärikos suhteessa vesiliikennejuopumukseen. Näitä oli aineistossa 4 kpl (1 %). Lisäksi mukana oli yksi kuolemantuottamus.

Vene. Moottorivene oli lähes yksinomainen (96 %) tekoväline. Purjevereiden osuus oli 2–3 % ja vesiskoottereiden 1–2 %. Joka kolmannessa tapauksessa oli ilmoitettu veneen mitta. Kolmannes veneistä oli pituudeltaan alle viisi metriä, kolmannes 5–7,5 metriä ja kolmannes 7,5 metriä tai yli. Yli 10 metrin mittaisia veneitä oli 8 kpl (3 %). Moottorin teho mainittiin noin puolessa tapauksia. Viidenneksessä veneistä oli alle 10 hv:n moottori. Saman verran on vähintään 90 hv moottorilla ajaneita. Puolet tapauksista sijoittui välille 20–75 hv. Suurin moottoriteho aineistossa oli 800 hv (hinaaja).

Matkustajat. Noin joka toisessa tapauksessa mukana oli matkustajia. Lapsia oli mukana noin 3 %:ssa tapauksia. Maininta päihtyneistä matkustajista oli 3 %:ssa tapauksia. Noin joka kymmenennessä veneessä todettiin puutteita. Tavallisin puute oli liivien puuttuminen.

Vahingot. Kaiken kaikkiaan 6 %:iin (yhteensä 23) tapauksista liittyi jonkinlainen vahinko, mukaan lukien veneestä putoamiset (4 kpl). Keskimääräinen verenalkoholi vahinkotapauksissa oli kahden promillen luokkaa. Tavallisin haveri oli karille tai kivelle ajo (8 kpl). Kaksi (4 kpl) kahdestasadasta vesiliikennejuopumustapauksesta sisältää törmäyksen toiseen veneeseen tai laituriin. Aineistossa oli kaksi tapausta, jossa vene kaatui.

Aineistoon sisältyvät haveritasmennykset (12 kpl) on tyhjentävästi lueteltuna seuraavat:

- Alus ajautunut rantaan Savolahden sillan läheisyydessä.
- Haveri ei vastaajan syytä, toinen ruorijuoppo törmäsi veneeseen.
- Hinaaja ajanut karille
- Laiminlyöty tarvittavaa tähytystä ja nopeutta sillä seurauksella että vene ajoi karille
- Törmäsi rantakiviin
- Törmäys aallonmurtajaan
- Törmäys aallonmurtajaan
- Vene on poliisin pysäyttäessä törmännyt poliisiveneeseen niin, että on vaurioitunut
- Vene kaatui
- Vene törmännyt merimerkkiin
- Vene törmännyt saareen ja siellä puuhun
- Vene törmäsi liian suurella nopeudella laituriin

Vesiliikennejuopumus oli sivurikoksena lisäksi viidessä tapauksessa, joissa pääririkoksena oli törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen. Näissä tilanteissa oli tyypillisesti tapahtunut jokin haveri.

Henkilövahinkoja oli tapahtunut noin prosentissa (4 kpl) tapauksia. Omaisuusvahinkoja mainittiin syntyneen noin 2 %:ssa tapauksista. Tuomioissa kuvaus henkilövahingoista oli varsin niukka; matkustaja loukannut jalkansa pudottuaan törmäyksen voimasta veteen; vastaaja ja matkustaja loukkaantuivat törmäyksessä; vastaaja ja matkustaja molemmat loukkaantuivat törmäyksessä.

Ilmitulo ja veneilyalue. Ilmitulotavasta kerrottiin 14 %:ssa tapauksia. Tavallisimmin ajotapa ”kiinnitti huomiota” tai kyseessä oli rutiinitarkastus. Rungas puolet (52 %) tapauksista sattui merialueilla ja loput sisävesillä. Tarkempi kulkualue ilmoitettiin vain harvoin (14 % tapauksista). Tavallisin merkintä oli tällöin satama-allas tai -alue. Siltä osin kuin päätöksiin oli merkitty tekoaika, tapaukset sijoittuvat tasaisesti vuorokauden eri ajankohtiin.

Yhteenvedo. Keskimääräinen vesiliikennejuopumus on ajo 1,5–2 promillen humalassa 4–6 metrin mittaisella 10–40 hv:n moottoriveneellä yksin tai yhden matkustajan kanssa ilman, että tekoon liittyy (ainakaan tuomioon merkittävä) erityistä vaara- tai vahinkoelementtiä.

Tästä perustyyppistä törkeämpään suuntaan ovat teot, joissa verenalkoholi kohoaa huomattavan korkeaksi. Yli kahden ja puolen promillen tapauksia oli 7 % ja yli kolmen promillen tapauksia 1,5 %. Vahinkotapausten osuus oli näilläkin lukemilla prosentuaalisesti verraten pieni (11 %), mutta kuitenkin keskimääräistä korkeampi (5 %).

Toinen moitittavuusasteeseen vaikuttava piirre on lukuisten matkustajien mukaanotto. Joka kuudennessa (17 %) tapauksessa oli mukana vähintään kolme matkustajaa. Lapsia oli mukana noin 3 %:ssa tapauksia.

Kolmas moitittavuusarvioon vaikuttava tekijä on ajotapa, mahdollinen ylinopeus sekä veneen koko ja teho. Noin 3 % tehdään vähintään 10 metrin mittaisella veneellä, mutta jo viidennes veneellä, jonka moottoriteho on vähintään 90 hv.

Näitä perusteita yhdistellen arviolta noin 5 % rikoksista näyttäisi sisältävän piirteitä, joissa teon moitittavuutta korostaa joko matkustajien suuri lukumäärä, lasten mukana olo, erityisen piittaamaton tai vaarallinen ajotapa, veneen suuri koko/nopeus, tai poikkeuksellisen korkea promillemäärä. Myös aineiston sisällöllinen läpikäynti tuotti saman tuloksen. Kaikkien tapausten luennan pohjalta mukaan otettiin tapaukset, joissa jokin teonpiirre kiinnitti erityistä huomiota. Vahinkoon johtamattomia tapauksia kertyi 8. Lisäksi valtaosa vahinkoihin johtavista tapauksista on luettavissa tähän ryhmään (joskaan eivät välttämättä kaikki).

Vankeuteen johtaviin tapauksiin liittyy yleensä useampia raskauttavia piirteitä. Usein vankeuden käyttö selittyy tuomioon sisältyvillä sivurikoksilla (veneen luvaton käyttö, toinen vesiliikennejuopumus tai rattijuopumus). Myös poikkeuksellinen vaarallinen ja vahinkoon johtanut ajotapa on saattanut perustaa vankeuden käytön. Tällöin on usein tuomittu myös törkeästä vesiliikenteen vaarantamisesta. Muina poikkeusluontoisina vankeudella rangaistavia tilanteita ovat tapaukset joissa veden varaan joutumisen riski on ollut suuri (veneessä liikaa matkustajia ja vain osalle varattu liivit), mukana on pieniä lapsia sekä tapaukset, joissa tekijä on ollut poikkeuksellisen vahvassa humalatilassa.

2.2 Pohjoismaiden lainsäädäntö

2.2.1 Ruotsi

Ruotsissa on 1.6.2010 lukien muutettu vesiliikennejuopumuksen rangaistavuuden alaa. Sääntely on toteutettu merilaissa.

Uudessa merilain 20 luvun 4 §:ssä säädetään vesiliikennejuopumuksesta. Se, joka kuljettaa moottorikäyttöistä alusta, jolla voi saavuttaa vähintään 15 solmun nopeuden tai vähintään 10 metriä pituista alusta sen jälkeen, kun on nauttinut alkoholipitoisia juomia niin suuren määrän, että veren alkoholipitoisuus kuljetuksen aikana tai sen jälkeen on vähintään 0,2 promillea tai litrassa uloshengitysilmaa on 0,1 milligrammaa alkoholia, tuomitaan vesiliikennejuopumuksesta sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi. Kuljettajaan rinnastetaan henkilö, joka muulla tavoin toimii aluksessa tehtävässä, jolla on oleellinen merkitys vesiliikenneturvallisuudelle.

Vesiliikennejuopumuksesta tuomitaan myös se, joka kuljettaa tai muutoin toimii aluksessa vesiliikenneturvallisuuteen oleellisesti vaikuttavassa tehtävässä *ollessaan alkoholivaikutuksen alainen* tai käytettyään muuta ainetta ja henkilön ei tämän vuoksi voida olettaa suoriutuvan tehtävästä turvallisella tavalla.

On siis syytä huomata, että Ruotsin 0,2 promillen raja koskee vain nopeita ja suuria aluksia. Muiden alusten kuljettajia ei koske kiinteä raja, vaan mahdollinen rangaistavuus on sidottu kuljetustehtävän turvalliseen suorittamiseen.

Törkeästä teosta voidaan tuomita vankeutta enintään kaksi vuotta. Törkeyttä arvosteltaessa on otettava erityisesti huomioon seuraavat seikat: (1) tekijän veren alkoholipitoisuus on vähintään yksi promille, (2) tekijä on muutoin ollut huomattavasti alkoholin tai muun huumaavan aineen vaikutuksen alainen, (3) rikoksentekijän suorittama tehtävä on ollut erityisen vaativa huomion ottaen aluksen ominaisuudet ja muut olosuhteet tai (4) aluksen kuljettaminen on merkinnyt huomattavaa vaaraa vesiliikenneturvallisuudelle.

2.2.2 Tanska

Tanskassa on 0,5 promillen raja ammattimaiselle liikenteelle. Sama raja koskee myös vapaa-ajan veneilyä sellaisilla aluksilla, jotka kuuluvat pätevyysluokituksen piiriin. Tällaisia ovat vähintään 15 metriä pitkät alukset sekä myös pienemmät nopeat alukset. Vaatimus on sidottu aluksen tehoon: 15 kW eli noin 25 hevosvoimaa. Rangaistusvastuun edellytyksenä on lisäksi se, että henkilö kuljettaa alusta tai toimii tehtävässä, jolla on oleellinen merkitys turvallisuudelle. Vesiliikennejuopumuksesta voidaan tuomita myös silloin, kun henkilön kyky tehtävän vaatimiin suorituksiin on huonontunut alkoholin tai muun päihdeaineen käytön vuoksi.

Myöskään Tanskassa ei ole kiinteää promillerajaa pienten alusten kuljettajille.

2.2.3 Norja

Norjassa 0,2 promillen raja koskee vähintään 15 metrin pituisten alusten kuljettajia. Se koskee kuljettajan lisäksi henkilöitä, jotka toimivat tehtävässä, jolla on oleellinen merkitys vesiliikenneturvallisuudelle. 0,8 promillen raja koskee vähintään 4,5 metrin pituisia moottori- ja purjeverneitä. Kyseinen raja koskee myös alle 15 metrin mittaisia aluksia, joita käytetään asiakkaiden kuljettamiseen elinkeinotoiminnassa. Vastuu koskee kuljettajia ja viimeksi mainitussa tilanteessa myös muita henkilöitä, jotka toimivat tehtävässä, jolla on oleellinen merkitys vesiliikenneturvallisuudelle.

Myöskään Norjassa ei ole kiinteää promillerajaa pienten alusten kuljettajille. Tosin 0,8 promillen raja koskee vähintään 4,5 metrin pituisia moottori- ja purjeverneitä.

2.2.4 Kansainvälinen merenkulkujärjestö (IMO)

Kansainvälinen merenkulkujärjestö (IMO) päätti kesäkuussa 2010 pitämässään kokouksessa muuttaa merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskevaa kansainvälistä yleissopimusta (SopS 22/1984) eli STCW-sopimusta niin, että sopimuksen luvun VIII sääntöön 1 tehtiin sellainen lisäys, että aluksen päällikölle, päällystölle sekä turvallisuustehtäviä hoitavalle henkilökunnalle asetettiin aluksen ohjaus- ja turvallisuustehtäviä suorittaessaan 0,5 promillen ruorijuopumusraja.

IMO:n sopimukseen ei ole aikaisemmin sisältynyt kauppaluusten ohjaamisen promillerajaa. Promillerajaa koskeva sopimusteksti ei määrittele, miten rajasta tulee kansallisesa lainsäädännössä säätää. Näin ollen kansallisen harkinnan varaan jätetään siten se, miten rajasta säädetään, rikosoikeudellisilla rangaistuksilla vai hallinnollisilla sanktioilla.

STCW-sopimus koskee vain kansainvälisiä kauppaluksia, ei muita aluksia. Käytännössä promillerajan asettaminen ei tulisi olemaan ongelmallinen suomalaisille varustamoille, jotka lähes kaikki soveltavat jo nykyisin alkoholin nollatoleranssia.

2.2.5 Päätelmiä

Muissa Pohjoismaissa vesiliikennejuopumuksen promillerajasta on säädetty tavalla, joka poikkeaa Suomessa omaksutusta mallista. On kuitenkin virheellistä tehdä päätelmä, että vesiliikennejuopumuksen promilleraja olisi Suomessa kategorisesti muita Pohjoismaita korkeampi. Suomessa kaikki rangaistusvastuun piiriin kuuluvien alusten kuljettajat on asetettu samaan asemaan. Vertailumaissa rangaistusvastuu alhaisemmalla veren promillepitoisuudella on sidottu alukseen kokoon. Pienien veneiden kuljettajia ei koske lainkaan kiinteä promilleraja, vaan rangaistusvastuu on sidottu alkoholin vaikutukseen kykyyn suoriutua tehtävästä.

Pohjoismaiden välillä ei ole yhtenäistä linjaa vesiliikennejuopumuksen suhteen. Kaikissa maissa vesiliikennejuopumuksen raja on määritelty eri tavalla. Vertailun pohjalta voidaan kuitenkin todeta, että jos Suomessa seurattaisiin muiden Pohjoismaiden mallia, vesiliikennejuopumuksen yleistä promillerajaa ei välttämättä tulisi muuttaa, vaan säätää erillinen, matalampi promilleraja koskemaan suuria tai nopeita aluksia. Samankaltaisen lainsäädäntöratkaisun suuntaan vaikuttaa myös edellä mainittu kauppamerenkulkua koskeva kansainvälinen velvoite.

2.3 Nykytilan arviointi

2.3.1 Arvioinnin lähtökohdat

Suomessa voidaan puhua tietystä vakiintuneesta, rikosoikeuden käyttöä eli kriminalisointeja koskevasta näkemyksestä. Tämä näkemys on vakiintunut oikeuskirjallisuudessa, lainvalmistelukäytännössä ja eduskunnan lainsäädäntökäytännössä, jossa vakiintuneet rikosoikeudelliset kriminalisointiperiaatteet on suhteutettu perusoikeuksiin ja niiden rajoitusedellytyksiin. Kriminalisointiperiaatteet ohjaavat kaikkea rikosoikeudellista lainvalmistelua, minkä vuoksi ne on otettava huomioon myös pohdittaessa vesiliikennejuopumuksen promillerajaa.

Kriminalisointiperiaatteita ovat laillisuusperiaate, oikeushyvien suojelun periaate, ultima ratio -periaate sekä hyöty-haitta-punninnan periaate. *Laillisuusperiaatteen* ydinsältöön kuuluu muun ohella vaatimus kirjoitetun eduskuntalain tasoisesta rikosoikeudellisesta sääntelystä sekä säännöksen täsmällisyyttä koskeva vaatimus. *Oikeushyvien suojelun periaatteen* mukaan hyväksyttävän rikoslainsäädännön on suojeltava tiettyä tar-

kemmin määriteltävää oikeushyvää. *Ultima ratio* -periaate tarkoittaa sekä rikosoikeuden viimesijaisuutta suhteessa muihin mahdollisiin keinoihin että vaatimusta vähiten puuttuvasta keinosta ja rikosoikeudellisen järjestelmän suhteellisuudesta. Rangaistavuuden alaa laajennettaessa on sovellettava varovaisuusperiaatetta ja päällekkäisten kriminalisointeja tulee välttää. *Hyöty-haitta-punninnan periaatteen* mukaan kriminalisoinnista on oltava enemmän hyötyä kuin haittaa. Periaate laajentaa kriminalisointeja koskevan tarkastelun kokonaisuhteiskunnalliseksi. Mainittuihin periaatteisiin voidaan lisäksi liittää symbolisen rikoslain säätämisen kielto sekä niin sanottu paternalistisen rikoslain käytön kielto, jonka mukaan yksinomaan itsensä vaarantamiseen perustuvia kriminalisointeja tulee välttää.

Edellä todetut periaatteet on otettava huomioon myös pohdittaessa vesiliikenteen promillerajoja. Pohdittavaksi tulee tällöin muun ohella seuraavia näkökohtia.

Laillisuusperiaatteen kannalta kiinteät promillerajat eivät muodostune ongelmaksi täsmällisyys- ja tarkkarajaisuusvaatimuksen näkökulmassa. Jos rangaistavuuden edellytys sidottaisiin muihin tunnusmerkistökäsitteisiin, tulee niiden täyttää täsmällisyysvaatimus.

Oikeushyvien suojelun periaate merkitsee tässä yhteydessä jossain määrin sen pohtimista, mitä oikeushyvää ja etenkin *miten* promillerajan muuttaminen suojelisi. Vesiliikennejuopumuksessa yleisenä suojattava kriteerinä on vesiliikenneturvallisuus, mutta yksinomaan sen parantamiseen vetoamalla kriminalisoinnin alan laajentaminen ei ole perusteltua. Kun huomioon otetaan edellä esitetyt tiedot alkoholin osuudesta vesiliikenneonnettomuuksista ja -kuolemista, laajenee problematiikka faktisesti myös kysymykseksi siitä, missä määrin rikoslaille on syytä puuttua toimintaan silloin, kun kyse on itsensä vaarantamisesta. Erikseen on toki arvioitava sellaista vesiliikennejuopumusta, jossa kyseessä on muiden vaarantaminen.

Ultima ratio -periaate herättää kysymyksen, että jos rangaistavuuden alaa laajennettaisiin, olisiko tämä linjassa sen kanssa, että rikosoikeus on viimesijainen keino puuttua ongelmalliseksi koettuun asiantilaan. Toisaalta on huomioitava, että muille vaaraa aiheuttava toiminta vesiliikenteessä voi tulla rangaistavaksi liikenneturvallisuuden vaarantamisena (RL 23:1) ja törkeänä liikenneturvallisuuden vaarantamisena (RL 23:2). Huumausaineen käyttö vesiliikenteessä on rangaistavaa huumausaineen käyttörikoksena (RL 50:2a) täysin riippumatta siitä, onko vesiliikenteessä omaksuttu ”nollatoleranssi”.

Hyöty-haitta-punninnan periaate edellyttää tekemään konkreettisen punninnan sen suhteen, mitä hyötyjä ja haittoja vesiliikenteen promillerajojen muuttamisella olisi.

2.3.2 Vesiliikennejuopumuksen tunnusmerkistön arviointia

Seuraavassa vesiliikennejuopumuksen tunnusmerkistöä arvioidaan edellä esitetyt näkökohdat huomioiden erikseen eri rangaistavuuden edellytysten suhteen. Tarkastelussa on rikokseen sisältyvä (i) vaarantamiskriteeri, (ii) promilleraja ja siihen liittyvä aluksen määritelmä, (iii) ohjaamiskyvyn alentuminen sekä (iv) huumaavien aineiden käyttö.

(i) Vaarantamiskriteeri. Vesiliikennejuopumusta koskevassa rangaistussäännöksessä siis edellytetään muiden kriteerien ohella, että teon tulee *olla omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle*. Vastaavaa abstraktiin vaaraan viittaavaa lainsäädäntötekniikkaa on käytetty muissakin rikoslain 23 luvun kriminalisoinneissa, kuten liikenneturvallisuuden vaarantamisissa (RL 23:1–2) sekä törkeässä rattijuopumuksessa (RL 23:4). Toisaalta rikoslain 23 luvussa on presumoidulle vaaralle perustuvia rikoksia (RL 23:3, rattijuopumus), joissa rangaistavuus ei ole riippuvainen teolla aiheutetusta vaarasta sekä rikoksia, joista rangaistavuuden edellytyksenä on konkreettinen vaaratilanne (RL 23:9, liikennejuopumus moottorittomalla ajoneuvolla).

Rikoslaisissa abstraktista vaarantamista koskeva lauseke vakiintuneesti tarkoittaa, että teon on yleisesti objektiivisen arvion perusteella oltava tyypillisesti sellainen, joka aiheuttaa vaaraa toisen turvallisuudelle. Konkreettista näyttöä vaarasta ei edellytetä.

Oikeuskäytännössä abstraktin vaaratunnusmerkin soveltamisalaa rajoittava merkitys on jäänyt vähäiseksi. Asiantuntijakuulemisessa on tuotu esiin yksittäisiä näkemyksiä, joiden mukaan vesiliikennejuopumuksen rangaistavuus tulisi nykyisestä poiketen sitoa sellaisiin tekoihin, joista aiheutuu konkreettista vaaraa. Vesiliikennejuopumuksen tunnusmerkistön sitominen konkreettiseen vaaraan aiheuttaisi kuitenkin merkittäviä valvonta- ja soveltamisvaikeuksia. Kun sääntelyssä ei tältä osin ole osoitettu olevan pulmia, nykyistä sääntelyä ei vaarantamisedellytyksen muotoilun osalta ole perusteltu muuttua.

Toisaalta on syytä huomioida, että kategorinen vesiliikennejuopumuksen promillerajan alentaminen toisi rangaistavuuden piiriin tapauksia, joissa voimassa oleva vaarantamisedellytys ei välttämättä täyty. Tästä syystä kategorinen, kaikkien alusten kuljettamista koskeva promillerajan alentaminen edellyttäisi mahdollisesti myös vesiliikennejuopumusta koskevaan säännökseen sisältyvän vaarantamiselementin tarkistamista.

(ii) Promilleraja ja kulkuneuvon määritelmä. Voimassa olevaa RL 23:5:n 1 kohdan rangaistavuuden edellytystä, yhden promillen rajaa, voidaan pitää verraten korkeana, kun sitä vertaa muita liikennemuotoja koskevaa sääntelyyn. Lisäksi yhden promillen humalatila kiistatta jo alentaa kuljettajan suorituskykyä. Tieliikenteen puolelta useiden tutkimusten perusteella tiedetään, että kuljettajan onnettomuuteen joutumisen todennäköisyys kasvaa eksponentiaalisesti veren alkoholipitoisuuden noustessa. Sama pätee oletettavasti myös vesiliikenteessä. Tosin ”vaaran vyöhyke” on vesiliikenteessä oletettavasti korkeampi, koska olosuhteet ovat erilaiset. Onnettomuudet tapahtuvat kuitenkin tyypillisesti tilanteissa, joissa kuljettaja on voimakkaassa humalatilassa. Näihin onnettomuuksiin promillerajalla ei voida lähtökohtaisesti vaikuttaa.

Alkoholin vaikutukset ovat yksilöllisiä. On sinänsä kiistatonta, että alkoholi vaikuttaa ihmisten toiminta- ja suorituskykyyn. Tutkimusten mukaan alkoholia nauttineen tarkkaavaisuus heikkenee ja arviointivirheitä alkaa ilmetä veren alkoholipitoisuuden kohotessa. Siitä, kuinka paljon eri promillemäärät korottavat onnettomuusriskiä, ei ole yksiselitteistä tutkimustietoa. Liikenteen eri vaaratekijöiden vertailussa on todettu, että yhden promillen humalatila ja 20 km/h ylinopeus nostavat onnettomuusriskiä yhtä paljon. Kokeelliset tutkimukset puolestaan osoittavat, että valveillaoloon liittyvä toimintakyvyn lasku vastaa 17–19 tunnin jälkeen toimintakykyä veren alkoholipitoisuuden ollessa 0,5

promillea ja 20–25 tunnin jälkeen yhden promillen humalatilaa aiheuttamaa toimintakyvyn laskua. Myös erilaisten huumaavien ja väsyttävien lääkkeiden käyttö moninkertaistaa onnettomuusriskin. Erilaisissa riskiarvioissa on kyse kuitenkin suhteellisesta riskistä, mikä voi vääristää lukujen nojalle tehtäviä johtopäätöksiä: kun riskin lähtötaso on matala (niin kuin se tie- ja vesiliikenteessä on), mikä tahansa riskin nousukerroin on suuri. Toisin sanoen, esimerkiksi onnettomuusriskin 4-kertaistumisen jälkeen riski on edelleen pieni – ja toinen kysymys on, miten siihen voidaan rikoslainsäädännöllä vaikuttaa.

On sinänsä kiistatonta, että veren alkoholipitoisuuden kasvaessa havaintokenttä supistuu, reaktionopeus hidastuu, riskinotto kasvaa ja liikkuvan kohteen seuraaminen vaikeutuu. Mitä monimutkaisemmista suorituksista ja toiminnoista on kyse, sitä enemmän keskushermostolta vaaditaan eri reaktioiden yhteensovittamista ja sitä herkemmin jo pieni alkoholipitoisuus heikentää tällaisista vaativista suorituksista selviytymistä. On kuitenkin toinen kysymys, milloin kyse on sellaisesta onnettomuusriskitason korotuksesta, johon olisi syytä puuttua rikoslain keinoin. Kriminalisointeja pitäisi käyttää vain sellaisten tekojen vastustamiseen, jotka ovat vahingollisia tai vaarallisia muille ihmisille tai yhteiskunnalle.

Vesiliikennejuopumusta koskevassa rangaistussäännöksessä promilleraja on asetettu korkeammalle kuin muissa liikennejuopumussäännöksissä, sillä se tulee muista liikennejuopumussäännöksistä poiketen sovellettavaksi vakavuudeltaan hyvin erilaisiin tilanteisiin aluksen koon ja kapasiteetin taikka vesistön tai väylän suuruuden mukaan (HE 90/2002 vp, s. 14). Voidaan myös todeta, että vesillä liikuttaessa vaara muiden turvallisuudelle voi olla jonkin verran alhaisempi kuin tieliikenteessä liikenteen volyymin erojen suhteen, vaikkakin molemmissa kulkumuodoissa alkoholin vaikutuksen alaisena liikkuva kuljettaja aiheuttaa vaaran ensisijaisesti omalle ja matkustajien turvallisuudelle. Toisaalta etenkin Etelä-Suomen rannikkovesillä ja -väylillä liikkuu eri kokoisia aluksia – pienveneistä kauppa- ja matkustaja-aluksiin – samoilla vilkkaasti liikennöidyillä väylillä. Lisäksi yhdistettynä alkoholin käyttöön veneen suuri koko ja nopeus kohottavat onnettomuusriskiä.

Edellä esitetty ei vielä vastaa siihen, että missä määrin *alhaiset* promillerajat vaikuttavat kuljetuskykyyn siten, että muiden turvallisuus ja vesiliikenneturvallisuus vaarantuu. Edellä nykytilan kuvauksessa tuli esille, että alkoholilla on suuri merkitys useissa kuolemaan johtaneissa vesiliikenneonnettomuuksissa. Toisaalta alle yhden promillen humaltila on ollut syynä onnettomuuteen vain yksittäistapauksissa.

Kansainvälisessä vertailussa tuli esille ratkaisu, että vesiliikenteen promilleraja voitaisiin porrastaa jollain tavalla kulkuvälineen mukaan. Veneen suuri koko ja suuri nopeus tai nämä jotenkin yhdisteltynä voisivat olla mahdollinen peruste promillerajan alentamiselle. Tällainen ratkaisu perustuu olettamukseen, että suuremman ja nopeamman aluksen ohjaaminen alkoholin vaikutuksen alaisena vaarantaa toisten turvallisuutta enemmän kuin pienen aluksen ohjaaminen samalla promillemäärällä. Ennen johtopäätösten tekemistä on syytä kiinnittää huomiota siihen, millaisia vesikulkuneuvon määritelmiä veneilyä ja vesiliikennettä koskevassa lainsäädännössä jo nykyisin on. Kun nimittäin pohditaan vesiliikennejuopumusta koskevaa kriminalisoinnin muutostarvetta, on tarpeen tarkastella sitä, kohtaako nykyinen sääntely riskiliikkujat ja löytyisikö muusta vesili-

kennelainsäädännöstä sellaisia vesikulkuneuvon määritelmiä, joilla liikkuminen humalatilassa tulisi saattaa erityissääntelyn piiriin ja siten pyrkiä parantamaan vesiliikenneturvallisuutta.

Kuten edellä on todettu, Suomessa on tällä hetkellä kaikkiaan yli 800 000 venettä, joista valtaosa on soutuveneitä. Rekisteröitäviä veneitä (ks. määritelmä alla) on Suomessa 260 000 kappaletta. Vuonna 2004 tehdyn selvityksen (SM, Kuolemaan johtaneet veneilyonnettomuudet vuosina 2000–2002) mukaan valtaosa kuolemaan johtaneista vesiliikennönnömmuuksista tapahtui alle 5 metrin pituisessa avoimessa perämoottoriveneessä, soutuveneessä tai jollassa. Edellä mainitun selvityksen sekä UKK-instituutin tekemän selvityksen mukaan (UKK-Instituutti 2010, Suomalaisten aikuisten tapaturmakuolemat ja niiden muutokset vuosina 1971–2008) alkoholi on osaltaan vaikuttanut noin 50–60 prosenttiin kuolemaan johtaneista veneilyonnettomuuksista.

Vesikulkuneuvon määritelmä vaihtelee eri tarkoitusta varten ja erilaisin perustein laadituissa säännöksissä. *Rikoslain 23 luvun 12 §:n 4 kohdan* (1094/2002) määritelmäsäännöksen mukaan aluksella tarkoitetaan *veteen tukeutuvaa ja vesillä liikkumiseen tarkoitettua kulkuvälinettä ja laitetta*. Rikoslain 23 luvun 5 pykälän 2 momentissa kuitenkin säädetään, että vesiliikennejuopumuksesta ei tuomita silloin, kun ohjattavana on ollut soutuvene, purjejolla tai niihin rinnastettava vesikulkuneuvo. Rangaistavuuden piiriin kuuluvia aluksia ovat paitsi rekisteröitävät alukset myös rekisteröintipakon ulkopuolella olevat moottoriveneet ja purjeveneet. Sen sijaan soutuveneet ja muut pienet vesiliikennevälineet, kuten optimistijollat ja purjelaudat, jäävät vesiliikennejuopumussäännöksen soveltamisalan ulkopuolelle (HE 18/1992 vp). Soutuveneitä koskeva vastuuvapaus on rajaukseltaan selkeä. Sen sijaan se, että purjejollat on rajattu rangaistussäännöksen ulkopuolelle, on jossain määrin pulmallista. Purjejollat ovat kevytveneitä, johon luokkaan voidaan lukea toisistaan hyvinkin erikokoisia ja nopeudeltaan poikkeavia aluksia. Optimistijollien rajaaminen vesiliikennejuopumuksen ulkopuolelle on hyvin perusteltua, mutta tilanne on toinen nopeiden purjejollien suhteen.

Seuraavassa on koottu keskeisten vene- ja vesiliikennelakien säännöksiä siitä, miten vene- tai vesikulkuneuvo on näissä laeissa määritelty.

Vesikulkuneuvorekisteristä annetun lain (976/2006) nojalla ylläpidetään vesikulkuneuvorekisteriä veneilyn turvallisuuden parantamiseksi, vesikulkuneuvojen käyttämisestä luonnolle ja ympäristölle, kalastukselle, yleiselle luonnon virkistyskäytölle tai muulle yleiselle tai yksityiselle edulle aiheutuvien haittojen ehkäisemiseksi, valvonta- ja pelastustoiminnan tukemiseksi sekä vesien käytön suunnittelua ja varautumissuunnittelua varten. Lain nojalla vesikulkuneuvoa koskevat tiedot on rekisteröitävä maistraattien ylläpitämään vesikulkuneuvorekisteriin ja rekisteröinnin vastineeksi saa rekisteröintitodistuksen, jota on pidettävä mukana liikennöitäessä. *Kaikki vähintään 5,5 m pitkät purje- ja moottoriveneet tulee rekisteröidä. Rekisteröintivaatimus täyttyy myös, mikäli veneen moottoriteho on yli 15 kilowattia (20,4 hevosvoimaa).*

Laki eräiden huviveneiden turvallisuudesta ja päästövaatimuksista (621/2005, ns. huvivenelaki) on myös tässä yhteydessä relevantti. Kyseinen laki on unionilainsäädäntöön (huvivenedirektiiveihin) perustuva tuoteturvallisuuslaki, jonka tarkoituksena on suojella ihmisten turvallisuutta ja terveyttä sekä omaisuutta ja ympäristöä huviveneiden, vesis-

koottereiden ja niiden varusteiden vaarallisilta ominaisuuksilta sekä huviveneiden ja vesiskoottereiden moottoreiden pakokaasu- ja melupäästöiltä. Lain soveltamisalaan kuuluvat uudet, ensi kertaa unionin markkinoille saatettavat lain soveltamisalaan kuuluvat tuotteet. Lain mukaan huviveneellä tarkoitetaan tyypistä tai kuljetuskoneistosta riippumatta urheiluun tai vapaa-ajan viettoon tarkoitettua venettä, jonka *rungon pituus sovellettavien yhdenmukaistettujen standardien mukaan mitattuna on vähintään 2,5 ja enintään 24 metriä*.

Vesiliikennelain (463/1996) ja *vesiliikenneasetuksen* (124/1997) tarkoituksena on edistää vesiliikenteen turvallisuutta sekä ehkäistä niitä haittoja, joita vesikulkuneuvojen käyttämisestä aiheutuu luonnolle tai muulle ympäristölle, kalastukselle, yleiselle luonnon virkistyskäytölle tai muulle yleiselle taikka yksityiselle edulle. Vesiliikennelain soveltamisalaan kuuluvalla *vesikulkuneuvolla tarkoitetaan veteen tukeutuvaa ja vesillä liikkumiseen tarkoitettua kulkuvälinettä tai laitetta*. Vesiliikennelain määritelmäsäännös siis vastaa edellä esitettyä rikoslain määritelmäsäännöstä. Lain säännöksiä sovelletaan kaikkiin kauppa-aluksiin, huviveneisiin ja vesiskoottereihin siltä osin kuin näistä ei ole erikseen säädetty erityislainsäädännössä (huvivenelaki, merilaki tai alusturvallisuuslaki). Vesiliikennelain nojalla annetun vesiliikenneasetuksen 2 §:n säännökset vesikulkuneuvon perusvarustuksesta on rajattu koskemaan liikkeellä olevia *moottorilla tai yli viiden metrin pituisia purjeella varustettuja vesikulkuneuvoja*.

Laissa aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä (29.12.2009/1686) säädetään aluksen teknisistä turvallisuusvaatimuksista, lastiviivasta, katsastuksesta, aluksenmittauksesta sekä aluksen turvallisesta käytöstä. Lain 2 §:n pykälän 14 kohdassa aluksella tarkoitetaan veteen tukeutuvaa ja vesillä liikkumiseen tarkoitettua kulkuvälinettä tai laitetta. Saman pykälän eri kohdissa määritellään erittäin yksityiskohtaisesti erilaisia veneitä ja aluksia (15–26 kohdat).

Alusrekisterilain (11.6.1993/512) 1 §:n mukaan suomalaisista kauppamerenkulkuun käytettävistä aluksista, joiden pituus on vähintään 15 metriä, on pidettävä alusrekisteriä. 2 §:n mukaan alusrekisteriin voidaan omistajan pyynnöstä merkitä pienempikin kauppamerenkulkuun käytettävä suomalainen alus, jos sen pituus on vähintään kymmenen metriä. Lain 6 §:n mukaan alusta ei saa käyttää kauppamerenkulkuun ennen kuin se on merkitty alusrekisteriin ja rekisteriviranomainen on antanut sille kansallisuuskirjan. Kauppamerenkulun käsitettä ei ole määritelty alusrekisterilaissa. Kauppamerenkulkuna pidetään kuitenkin yleisesti kaikkea ansiotarkoituksessa tai muutoin korvausta vastaan aluksella suoritettua toimintaa (HE 24/1993 vp).

Matalammat promillerajat koskevat muissa Pohjoismaissa vähintään 10 (Ruotsi) ja 15 (Tanska, Norja) metrin pituisia aluksia. On tosin huomattava, että veneilyolosuhteet vaihtelevat huomattavasti eri maissa.

(iii) Ohjaamiskyvyn alentuminen. Voimassa olevan RL 23:5:n 1 kohdan mukaan vesiliikennejuopumuksesta voidaan rangaista, kun alusta ohjaavan kyky tehtävän vaatimiin suorituksiin on huonontunut. Kuten edellä on esitetty, vesiliikennejuopumuksesta rangaistaan käytännössä harvoin tällä perusteella. Vesiliikennejuopumuksen tunnusmerkitö täyttyy tällöinkin vain, jos olosuhteet ovat olleet sellaiset että teko on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle. Käytännön ratkaisutilanteessa rangaistavuus arvi-

oidaan suorituskyvyn huonontumisen ja olosuhteiden kokonaisarvioinnin perusteella. Kokonaisarvioinnissa otetaan huomioon muun muassa aluksen laatu, kulkunopeus, liikenneolosuhteet ja muut kuljettajan suorituskykyyn vaikuttavat seikat.

Työryhmä on pyrkinyt keräämään tietoa siitä, onko kyseessä olevaa lainkohtaa lainkaan sovellettu. Työryhmän tietoon on tullut seuraava Turun hovioikeuden ratkaisu (dnro R 08/2688). Syytteen teonkuvauksen mukaan X oli ohjailnut noin 15 metriä pitkää moottorivenettä, jonka moottoriteho on ollut yhteensä noin 1000 hevosvoimaa, nautittuaan alkoholia niin, että hänen kykynsä tehtävän vaatimiin suorituksiin on huonontunut. Olosuhteet ovat olleet sellaiset, että teko on ollut omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle. X:n veren alkoholipitoisuus oli tehtävän jälkeen 0,6 promillea. X oli nauttinut alkoholia koko edellisen illan ja läpi yön, eikä ollut nukkunut ennen kuin hän aamulla aikaisin rupesi kuljettamaan moottorivenettä. X nukahti kesken matkan, jolloin moottorivene jatkoi matkaansa vajaan 30 solmun vauhdilla (50 km/h) ja ajoi saaren rantaan. Turun hovioikeus tuomitsi X:n teonkuvauksen mukaisesti vesiliikennejuopumuksesta. Hovioikeus vahvisti käräjäoikeuden kannan, joka oli perustellut syyksilukevaa ratkaisuaan muun muassa seuraavasti: X on lähtenyt kuljettamaan venettä tietoisena siitä, että hän oli juonut alkoholia ja valvonut koko yön, jolloin se seikka, että hänen kykynsä tehtävän vaatimiin suorituksiin oli huonontunut, oli vakavasti otettava mahdollisuus, mihin hän kuitenkin on suhtautunut välinpitämättömästi. X ei ole pysäyttänyt veneen kulkua vaikka matkan aikana häntä oli alkanut väsyttää.

Kansanterveyslaitoksen ja Terveystieteiden ja hyvinvoinninlaitoksen julkaisemista vuotta 2008 koskevista veri- ja hengitysilmänäytteiden tuloksista ilmenee seuraavaa. Testejä tehtiin yhteensä verestä 170 ja hengitysilmasta 289, siis yhteensä 459. Näistä testeistä yli rangaistavuuden yhden promillen rajan oli 413. Toisin sanoen, 46 tapauksessa eli 10 %:ssa tutkimuksen tuloksissa on kyse yhden promillen rangaistavuuden rajaa matalammasta humalatilasta.

Oikeuspoliittisen tutkimuslaitoksen selvityksen mukaan nämä tapaukset eivät johda käytännössä rangaistuksen tuomitsemiseen vaan karsiutuvat pois rikosprosessista poliisi- tai syyttäjä portaassa. Vuosittain jää näytön puuttuessa syyttämättä noin 20 vesijuna- tai ilmaliikennetapausta. Sen sijaan ns. seuraamusluontoista syyttämättä jättämistä ei tässä rikosryhmässä käytetä. Sama pätee myös ”ei-rikos” perusteiseen prosessuaaliseen syyttämättä jättämiseen. On ilmeistä, että syyttämättä jätetyt tapaukset ovat niitä, joissa näyttö yksinkertaisesti puuttuu. Syyttämättä jättämiskäytännön tarkastelu viittaa siihen, että tavallisin tilanne on jälkinauttiminen, jota ei ole voitu poissulkea. Myös pakkotilan kaltaisia tapauksia esiintyy. Lisäksi osassa tapauksia syyttämättä jättäminen yli promillen tapauksissa on perustunut vaaratunnusmerkin puuttumiseen. Poliisitilaston perusteella poliisi jättää vuosittain noin 20–30 tämän rikosryhmän rikosta ilmoittamatta ”ei-rikos” perusteella. Tarkemman tiedon puuttuessa on oletettavaa, että alle promillen tapaukset karsiutuvat jo poliisi- tai valvontaviranomaisten toimesta. Kun promille on alle yhden, niin katsotaan, ettei kyseessä ole rikos.

Se, onko ilmoitusvaiheessa karsiutuvien tapausten joukossa vakavia vaarantamistapauksia, jäi Oikeuspoliittisen tutkimuslaitoksen selvityksessä tässä vaiheessa avoimeksi. Toisaalta yhden promillen ylittävien tapausten tarkastelu ei anna aihetta kovin vahvoihin epäilyihin, että näin tapahtuisi. Tapauskuvaukset ovat toistensa toisintoja (”A kuljetti 10

hv:n moottorilla varustettu venettä 1,2 promillen humalassa”) ilman mainintoja vaarasta tai vahingoista. Poliisin kenttähavaintojen mukaan alle promillen tapaukset on tyypillisesti sellaisia, että henkilö on puhaltanut seulonta-alkometriin juuri promillen ylittämän lukeman. Myöhemmin veri- tai tarkkuusalkometrikokeessa ilmenee, että humalaila ei ylitäkään promillen rajaa. Näissä tilanteissa ei käytössä olevien tietojen mukaan myöskään ”alusta ohjaavan kyky tehtävän vaatimiin suorituksiin ole huonontunut” siten, että rikosprosessia jatkettaisiin. Jos kyky olisi huonontunut, toimenpiteistä ei lain mukaan edes olisi voinut luopua.

Siitä, että ohjaamiskyvyn alentumista koskevaa kohtaa sovelletaan harvoin, ei tule tehdä päätelmää sen tarpeettomuudesta. Edellä esitetty hovioikeuden ratkaisu osoittaa, että tietyissä yksittäistapauksissa säännöksellä on aito tarve.

(iv) Huumaavien aineiden käyttö. Huumausaineiden niin sanottu nollaraja ei koske vesiliikennejuopumusta. Vesiliikennejuopumuksessa rangaistavuus on sidottu suorituskyvyn huonontumiseen. Henkilöä voidaan rangaista, kun hän ohjaa alusta ”käytettyään muuta huumaavaa ainetta kuin alkoholia tai tällaista ainetta ja alkoholia niin, että hänen kykynsä tehtävän vaatimiin suorituksiin on huonontunut”. Kun nollaraja otettiin käyttöön tie-, juna- ja ilmaliikenteessä, vesiliikenne rajattiin sen ulkopuolelle. Ratkaisua perusteltiin hallituksen esityksessä (HE 90/2002 vp, s. 14) seuraavasti: ”Vesiliikennejuopumussäännös tulee muita liikennejuopumussäännöksistä poiketen sovellettavaksi vakavuudeltaan hyvin erilaisiin tilanteisiin aluksen koon ja kapasiteetin taikka vesistön tai väylän suuruuden mukaan. Tästä syystä vesiliikennejuopumussäännös poikkeaa muiden liikennemuotojen vastaavista säännöksistä siten, että rangaistavuuden raja on asetettu korkeammalle kuin muissa liikennejuopumussäännöksissä. Rangaistavalta teosta edellytetään olosuhteisiin nähden abstraktia toisen turvallisuuden vaarantamista ja myös promilleraja on korkeampi. Tämän vuoksi ehdotetaan, että huumaavien aineiden – mukaan lukien huumausaineiden – käyttö vesiliikenteessä olisi edelleen rangaistavaa vain tilanteessa, jossa alusta ohjailevan tai muuta turvallisuuteen vaikuttavaa tehtävää suorittavan kyky tehtävän vaatimaan suoritukseen on huonontunut.” Todettu lainsäädäntöratkaisu sai lainvalmistelussa melko kriittittömän kannatuksen (ks. Huumausaineiden nollaraja liikenteessä. Tiivistelmä lausunnoista. Lausunnot ja selvityksiä 2002:6. Oikeusministeriö).

Huumaus- ja lääkeaineiden nauttiminen heikentää kuljettajan huomio-, arviointi-, ratkaisu-, koordinaatio- ja toimintakykyä. Yleisimmin Suomessa käytetään väärin rauhoittavia lääkkeitä ja unilääkkeitä. Suomalainen päihteiden käyttäjä on yleensä sekakäyttäjä. Usein huumeiden käyttöön liittyy lisäksi rauhoittavien lääkeaineiden ja alkoholin käyttö.

Työryhmä on ollut erimielinen huumausaineiden nollarajan soveltamisesta myös vesiliikenteeseen. Keskusteluissa on tuotu esille argumentteja sekä nollarajan puolesta ja vastaan. Seuraavassa listataan tärkeimmät keskustelussa esitellyt argumentit vastaargumentteineen. Aluksi on esitetty puoltavat perusteet ja heti perään vastaargumentit niihin ja lopuksi vielä eräitä muita näkökohtia, jotka puoltavat nykytilan säilyttämistä.

Muutokset veneilysuoritteissa ja -olosuhteissa. Veneiden koko ja suorituskyky ovat kasvaneet, liikennemäärät lisääntyneet sekä veneissä käytettävä oheisteknologia lisäänty-

nyt. Vaikka vesiliikenteen liikennemäärät ovat yleisesti ottaen vähäisempiä kuin esimerkiksi tieliikenteessä, on huomioitava, että vilkkailla vesialueilla liikennetiheys voi helposti vastata ruuhka-aikojen ulkopuolista liikennemäärää kantateillä. Vesiliikenteessä ei juuri ole nopeusrajoituksia, joten käytettävät nopeudet voivat aluksesta riippuen nousta hyvinkin korkeiksi. Aluksen matkustajat ovat esimerkiksi tieliikenteeseen verrattuna huomattavasti riippuvaisempia aluksen päälliköstä ja hänen kyvystään kuljettaa alusta turvallisesti. Myös ympäristöolosuhteilla on korostunut merkitys aluksen turvallisen kulun kannalta ja mahdollinen onnettomuustilanne voi aiheuttaa myös ympäristövahtingon vesialueilla.

Veneilyturvallisuus on viimeisten vuosien aikana kohentunut huomattavasti niin absoluuttisesti kuin suhteellisestikin mitaten, näin siis huolimatta veneiden koon, suorituskyvyn ja liikennemäärien kasvun sekä veneissä käytettävän oheisteknologian lisääntymisestä. Monet todetuista seikoista (veneiden koon kasvu ja oheisteknologian kehittyminen) voivat pikemminkin vähentää kuin lisätä veneilyyn liittyviä riskejä. Oikeuspoliittisen tutkimuslaitoksen selvityksen perusteella on ilmeistä, että suurilla ja nopeilla veneillä tehdyt rikokset ovat huomattavan harvinaisia.

Vaikka vilkkaitakin vesiliikennealueita on, ei niitä – eikä etenkin vesiliikennettä yleisemmin – käy vertaaminen tieliikenteeseen. Ne keskimääräiset liikennetilanteet, joita silmälläpitäen lainsäädäntökin laaditaan, poikkeavat vesi- ja tieliikenteessä olennaisesti toisistaan. Tämä koskee niin ajoneuvojen nopeuksia, niiden välisiä etäisyyksiä, kuin vaadittavaa reaktionopeuttakin.

Vaikka työryhmässä oltiinkin yhtä mieltä siitä, että vesi saattaa olla vaarallinen elementti, tämän yhteys huumeiden nollarajaan nähtiin ryhmän jäsenten keskuudessa eri tavoin. Todettiin myös, että perusteet liittyvät yleisesti veneilyyn. Ne antavat ymmärtää sen, miksi vesiliikennejuopumus on ylipäätään rangaistavaa. Hukkimis- ja ympäristövahinkoriskistä ei kuitenkaan seuraa mitään erityistä itse nollarajan suhteen, joka sääntelee vain sellaista käyttäytymistä, jossa kuljettajan kyky tehtävän vaatimiin suorituksiin ei ole huonontunut. Toinen asia on, että suuriin kauppa-aluksiin liittyvät isommat riskitekijät voivat perustella tavanomaista alhaisemman promillerajan, koska erityisen suurten vahinkojen uhatessa myös sallittua riskivähykettä on perusteltua supistaa (ei siis ole oikeuspoliittisesti järkevää suojautua samalla intensiteetillä pieniä ja suuria riskejä vastaan).

Huumausaineiden ja lääkeaineiden suorituskykyä heikentävä vaikutus. Alusta ohjailevalta tulee vaatia hyvää suoritus- ja reaktiokykyä. Kuten muidenkin liikennemuotojen osalta, huumausaineiden vaikutuksen alainen kuljettaja on riskitekijä myös vesiliikenteessä ja vähäisilläkin suorituskykyä heikentävillä tekijöillä voi olla ratkaiseva merkitys matkustajien ja aluksen turvallisuudelle.

Huumeet voivat hyvinkin alentaa suorituskykyä. Tähän perustuu huumaantuneena ajamisen kriminalisointi, ja juuri tätä tilannetta varten laissa on jo oma tunnusmerkkinsä. Mikäli huumeet eivät ole vaikuttaneet kuljettajan suorituskykyyn, pelkästään se, että ne näkyvät testeissä, ei voi pitää näyttönä kohonneesta liikennetähtä. Jos taas pelkkä oletettu teoreettinen mahdollisuus, että ”vähäisilläkin tekijöillä voi olla ratkaiseva mer-

kitys” vahingon syntyyn asetettaisiin yleiseksi vaarantamiskriminalisointien ohjeeksi, tulisi kaikkalainen liikenne jotakuinkin mahdottomaksi.

Huumausaineiden käytön kasvu. Oikeuspoliittisen tutkimuslaitoksen ”Rikollisuustilanne 2009” katsauksen mukaan maantieliikenteen huumetapausten osuus on kasvanut 5 prosentista 15–18 prosenttiin kaikista rattijuopumustapauksista viimeisen 10 vuoden aikana. Valvontaviranomaisten mukaan myös vesiliikenteen valvonnan yhteydessä on havaittu viitteitä huumausaineen käytön lisääntymisestä aikaisempaan verrattuna. Huumausaineiden käyttöä koskevien testimenetelmien kehittyminen ja myös huumausaineiden käyttöä koskevan valvonnan lisääntyminen viittaa siihen, että huumausaineita käytetään vesiliikenteessä aiemmin oletettua enemmän. Samansuuntaisia havaintoja on tehty myös huumausaineiden ja alkoholin yhteiskäytöstä.

Numeerista ja tarkistettua näyttöä huumausaineen käytön lisääntymisestä vesiliikenteessä ei ole esittää. Havainnot ovat yksittäistapauksia. Positiivisten löydösten lisääntyminen – jos sellaisesta olisi merkkejä – saattaa lisäksi olla seurausta huumausaineiden käyttöä koskevien testimenetelmien kehittymisestä ja huumausaineiden käyttöä koskevan valvonnan lisääntymisestä. Tieliikenteen huumetapausten kasvusta – joka voi yhtälailla kertoa valvontateknologian tehostumisesta – ei voi tehdä päätelmiä vesiliikenteen suuntaan. Oikeuspoliittisen tutkimuslaitoksen selvitys ei paljastunut ainoatakaan tapaus, jossa vesiliikennejuopumuksesta rangaistun ilmoitettiin käyttäneen myös huumeita. Kyselytutkimukset taas viittaavat huumeiden käytön kasvun taittuneen.

Lainsäädännön yhdenmukaisuus ja muut liikenneturvallisuussyyt. Rikoslain 23 luvussa on säädetty huumausaineiden nollatoleranssista tie-, rautatie- ja lentoliikenteessä. Liikenneturvallisuussyyt edellyttäisivät huumausaineiden nollarajan säätämistä koskemaan myös vesiliikennettä. Nollarajan säätäminen muuttaisi vesiliikennejuopumuksen vastaamaan muita liikennejuopumusta koskevia rangaistussäännöksiä. Ratkaisu olisi myös selkeä aluksen kuljettajan kannalta, koska se yksiselitteisesti kieltäisi huumausaineiksi luokiteltavien aineiden käytön vesiliikenteessä. Lisäksi on huomionarvoista, että myös naapurivaltioiden (Viro ja Venäjä) vesiliikenteessä on säädetty huumausaineille nollatoleranssi.

On totta, että nollarajan säätäminen muuttaisi vesiliikennejuopumuksen vastaamaan muita liikennejuopumusta koskevia rangaistussäännöksiä. Toisaalta vesiliikenteessä on juuri liikennöintiolosuhteiden erilaisuuden vuoksi noudatettu muista liikennöintimuodoista poikkeavia promillerajoja. Johdonmukaisuuden voi siten katsoa puhuvan pikemminkin huumeiden nollarajaa vastaan. Venäjän ja Viron lainsäädäntöratkaisusta ei voida järjestelmien erojen vuoksi tehdä mitään päätelmiä Suomen suuntaan. Venäjällä on perinteisesti noudatettu alkoholin ”nollarajaa” myös rattijuopumuksen osalta, mikä on käytännössä tarkoittanut sitä, että humalassa saa ajaa, kunhan ei aja kolaria. Suomen tavoin muissa Pohjoismaissa rangaistavuus on sidottu kuljetuskyvyn heikentymiseen.

Arvokysymykset. Huumeidenkäytön nollatoleranssi vesiliikenteessä toimisi myös tärkeänä viestinä yhteiskunnan arvoista ja siten informaatio-ohjauksen välineenä, jonka avulla voitaisiin selkeästi osoittaa, että huumausaineiden käyttö on rangaistava teko ja rangaistuskäytäntö on kaikkien kulkumuotojen osalta yhdenmukainen.

Huumausaineiden vahingollisuuden korostaminen ei itsessään perustele nollarajaa, sen enempiä kuin nollarajan vastustaminen olisi merkki huumemyönteisyydestä. Rikoslaki ei ole informaatio-ohjauksen väline, vaan keino suojata tärkeitä oikeushyviä toisten taholta uhkaavia oikeudenloukkauksia vastaan tilanteessa, jossa mikään muu vähemmän haitallinen menetelmä ei tuota intressinsuojatehtävää kykene täyttämään. Rikoslain säätämässä ei ole kysymys myöskään mistä hyvänsä moraalikannanotosta, vaan yksilön perusoikeuksiin rangaistusten muodossa puuttuvista kriminalisoinneista. Niiden tueksi tulee voida esittää vahvat käytännön syyt, tässä tapauksessa vesiliikenteen perustellut turvallisuusnäkökohdat. Siltä osin kuin huumausaineet luovat liikennesekin, niiden käyttö on jo kriminalisoitu. Nollarajasta pidättäytyminen ei merkitse vähäisempien huumausaineiden ”legalisointia”, koska huumausaineiden käyttö on jo laissa kriminalisoitu. Tämä käyttökielto koskee myös vesiliikennettä. Jos taas katsottaisiin, että kriminalisoinnin tueksi riittää puhdas symbolinen viesti, olisi huumeiden ohella johdonmukaista säätää nollaraja myös alkoholin osalta. Alkoholi tuskin sopii veneilyn kanssa sen paremmin yhteen kuin huumeetkaan.

Nykyjärjestelmän säilyttämisen puolesta (nollatoleranssia vastaan) on tuotu esiin, ettei ehdotetun muutoksen tueksi ole esittää ainoatakaan uutta näkökohtaa, joka olisi muuttunut sitten vuoden 2002, jolloin asia oli viimeksi esillä. Useat syyt puhuvat toiseen suuntaan. Yleinen veneilyturvallisuus on kohentunut, eivätkä huumeet ole mikään vesiliikenteen erityinen ongelma. Toisin kuin huumeiden nollarajaa tieliikenteessä säädettäessä oletettiin, vesillä liikkuja voidaan rangaista erikseen paitsi vesiliikennejuopumuksesta, myös huumausaineen käyttörikoksesta. Erityisinä nollarajaa vastustavina argumentteina keskustelussa on tuotu esille lisäksi seuraavaa:

Ei symbolista rikosoikeutta. Nollarajan katsotaan tuovan rangaistavuuden piiriin tapauksia, joihin ei sisälly vaaraa vesiliikenteen turvallisuudella. Lain tarkoituksen on kriminalisoida vaaralliset tekemuodot, ei vaarattomia.

Rajallisten resurssien suuntaaminen. Nollaraja velvoittaa viranomaisia suuntaamaan niukkoja viranomaisresursseja myös näiden tapausten käsittelyyn. Tämä kaikki voi olla pois vesiliikenteen turvallisuuden kannalta tärkeämmistä tehtävistä.

Oikeusturva. Nollarajan käyttöönotto sisältää mahdollisuuden, että henkilö syyllistyy tietämättään ruorijuopumukseen. Saattaa syntyä tilanteita, joissa epäillyn kehosta tavatuilla huumausainejäämillä tai aineenvaihduntatuotteilla ei voi olla käytöstä kuluneen ajan vuoksi enää mitään merkitystä liikenneturvallisuuden suhteen, eikä kuljettaja myöskään ymmärrä syyllistyvänsä rikokseen. Järjestelyä voi pitää oikeusvaltion perusperiaatteiden kannalta kestävämmänä.

Huumausaineiden käyttö vesiliikenteessä jo nyt rangaistavaa. Havaittaessa vesillä liikkujan käytettäneen huumausainetta, häntä voidaan rangaista huumausaineen käyttörikoksesta (RL 50:2a) täysin riippumatta siitä, onko vesiliikenteessä omaksuttu ”nollatoleranssi”. Tilanne on tällä hetkellä hieman eri kuin säädettäessä huumaavien aineiden nollatoleranssia tieliikenteeseen (ks. HE 90/2002 vp). Tällöin otaksumana oli, ettei kuljettajaa tuomita erikseen käyttörikoksesta. Nyt kantana on asiallisesti (KKO 2009:73) huumeiden käytön nollatoleranssi, mutta RL 50 luvun, ei RL 23 luvun säännösten muodossa.

Ratkaisussa **KKO:2009:73** A oli kuljettanut autoa nautittuaan huumausainetta niin, että hänen veressään on ajon jälkeen ollut käytetyn huumausaineen aineenvaihduntatuotetta. A:n katsottiin menettellyllään syyllistyneen rattijuopumuksen lisäksi huumausaineen käyttörikokseen. Säännöksen esitöissä (HE 90/2002 vp, s. 12) on todettu, että huumausaineen käyttöä tie liikenteessä koskeva säännös on tarkoitettu sovellettavaksi erityissäännöksenä rikoslain 50 luvun 2 a §:n huumausaineen käyttörikossäännöksen asemasta. Näin ollen moottoriajoneuvon kuljettaminen huumausainetta käyttäneenä tuomittaisiin ensisijaisesti rattijuopumuksena, eikä kuljettajaa tuomittaisi samalla huumausaineen käyttörikoksesta. Korkeimman oikeuden ratkaisussa kuitenkin todetaan, että ”rattijuopumus- ja huumausainerikossäännöksillä on eri suojelutavoitteet, nimittäin rattijuopumuksen osalta liikenneturvallisuuden edistäminen ja huumausaineen käyttörikoksen osalta erityisesti huumausaineiden kysynnän rajoittaminen. Molempien tavoitteiden taustalla tosin vaikuttavat myös yleiseen järjestykseen ja turvallisuuden liittyvät sekä kansanterveydelliset näkökohdat.” *Lopputuloksena ja vallitsevana oikeustilana on siten se, että rattijuopumukseen huumauskäytöllä syyllistynyt tuomitaan rattijuopumuksen ohella huumausaineen käyttörikoksesta.*

2.3.3 Muut keinot vesiliikenneturvallisuuden parantamiseen

Veneilyn ja vesiliikenteen turvallisuuden parantamiseen on myös muita mahdollisuuksia kuin vesiliikenteen juopumusrajan alentaminen ja vesiliikennejuopumuksesta annettujen rangaistusten koventaminen. Tärkeimpiä keinoja näistä ovat vesikulkuneuvon kohdistuvat tekniset vaatimukset, veneilijän kyky hallita vesikulkuneuvoa, veneilijän ja vesikulkuneuvon turvavarusteet, vesiliikenteen muu ohjaus sekä informaatio-ohjaus. Näitä säännellään ensisijaisesti liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan säännöksiin ja määräyksiin, ensisijaisesti huviveneilla (621/2005) ja -asetuksella (748/2005) sekä vesiliikennelailalla (463/1996) ja -asetuksella (124/1996).

(1) Vesikulkuneuvon kohdistuvat tuoteturvallisuusvaatimukset. Vesikulkuneuvojen tuoteturvallisuusominaisuudet ovat Euroopan unionin sisämarkkinalainsäädännön perusteella asetettuja vaatimustenmukaisuusvaatimuksia, jotka sisältyvät ns. huvivenedirektiiveihin. Unionilainsäädännön velvoitteet on Suomessa saatettu kansallisesti voimaan lailla eräiden huviveneiden turvallisuudesta ja päästövaatimuksista eli ns. huviveneilla sekä huviveneiden ja vesiskoottereiden turvallisuudesta ja melupäästöistä sekä huviveneisiin ja vesiskoottereihin asennettavien moottoreiden melu- ja pakokaasupäästöistä annettulla valtioneuvoston asetuksella.

Huviveneilainsäädäntö on tuoteturvallisuuslainsäädäntöä, joka asettaa uusille, EU:n markkinoille ensi kertaa saatettaville ja käyttöön otettaville huviveneille turvallisuus-, ympäristö- ja muut vaatimustenmukaisuusvaatimukset. Euroopan komission on tarkoitus esittää uusi huvivenedirektiiviehdotus vuoden 2011 alkupuolella. Kansallisesti ei ole mahdollista asettaa EU-vaatimuksia tiukempia vaatimuksia huviveneiden ominaisuuksista ja markkinoille saattamisesta.

Vesiliikennelaisissa ja -asetuksessa säädetään lisäksi, että vesikulkuneuvon on oltava rakenteeltaan, varusteiltaan, kunnoltaan ja muilta ominaisuuksiltaan turvallinen niillä kulkuvesillä, joilla sitä käytetään. Tämä vaatimus koskee siten kaikkia vesikulkuneuvoja, myös käytettyjä huviveneitä.

(2) Veneilijän taidot ja vesikulkuneuvon hallinta. Vesiliikennelain ja -asetuksen tarkoituksena on edistää vesiliikenteen turvallisuutta. Lain 5 §:n mukaan jokaisen vesillä vesikulkuneuvolla liikkuvan 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. Vesikulkuneuvon kuljettajan on noudatettava vesiliikenteen liikennesääntöjä ja vesiliikennemerkeillä tai opasteilla ilmaistuja määräyksiä, kieltoja ja rajoituksia. Lain 6 §:n mukaan vesikulkuneuvon kuljettajana ei saa toimia henkilö, jolla ei ole olosuhteisiin nähden tarvittavaa ikää, kykyä ja taitoa. Rekisteröitävää moottorikäyttöistä vesikulkuneuvoa saa kuljettaa vain henkilö, joka on täyttänyt 15 vuotta.

Suomessa on katsottu nykyisin, että vesiliikennelain 6 §:n vaatimus olisi riittävä vesikulkuneuvon hallintaan, vaikka säännös jättääkin vesikulkuneuvon kuljettajan omaan harkintaan sen täyttääkö hän lain edellytykset. Suomessa ei siten ole käytössä veneajokorttia ja sen saannin edellytyksenä olevaa tutkintoa tai koulutusvaatimuksia. Kansainvälinen YK:n puitteissa hyväksytty veneajokortti (ICC, International Certificate of Competence for Operators of Pleasure Craft) on pakollinen vain ammattimaista tilausliikennettä harjoittaville veneen kuljettajille. Venekortin ja sen mahdollisesti edellyttämän koulutuksen vaatiminen voisi aiheuttaa huomattavaa hallinnollista lisätyötä ja kustannuksia. Euroopan komissio on tiedustellut jäsenvaltioiden näkemyksiä siitä, pitäisikö unionitasolla edellyttää venekorttia ja voisiko se perustua ICC-korttiin. Suomi on alustavasti suhtautunut esitykseen varovaisesti vedoten juuri veneilijöiden suureen määrään. Jos kuitenkin venekortti unionitasolla otetaan käyttöön, sen pitäisi perustua YK:n ICC-korttiin, koska se on käytössä myös Euroopan unionin ulkopuolisissa maissa.

(3) Veneilijän ja vesikulkuneuvon turvavarusteet. Vesiliikennelain 9 §:ssä ja vesiliikenneasetuksessa säädetään vesikulkuneuvojen ja niiden varusteiden vaatimuksista. Asetuksen 2 §:ssä säädetään, että moottorilla varustetussa tai yli viiden metrin pituisessa purjeella varustetussa vesikulkuneuvossa on oltava pelastusliivi, kelluntapukine tai pelastuspuku kullekin vesikulkuneuvossa olijalle. Pelastusliivin, kelluntapukineen ja pelastuspuvun tulee kokoluokaltaan ja kantavuudeltaan vastata henkilön kokoa ja painoa. Muita asetuksen 2 §:n edellyttämiä varusteita ovat tyhjennyspumppu tai muu väline veden poistamiseen, aivot tai mela taikka ankkuri köysineen, asianmukaisesti tarkastettu käsisammutin, jos vesikulkuneuvossa on liekillä toimiva polttolaite, sisäkone tai yli 25 kilowatin perämoottori. Liikenteen turvallisuusvirasto voi näiden säännösten lisäksi antaa tarkempia määräyksiä ja ohjeita vesikulkuneuvojen varusteiden ja tarvikkeiden ominaisuuksista.

Eräs mahdollisuus parantaa vesiliikenteen turvallisuutta voisi olla laajentaa vesiliikenneasetuksen 2 §:n soveltamisalaa niin, että pelastusliivejä edellytettäisiin myös soutuveneisiin, jollisiin ja muihin nykyisen sääntelyn ulkopuolelle jääviin veneisiin. Pelastusliivein saattaminen pakolliseksi kaikkiin veneisiin ei tosin takaa sitä, että liivejä käytettäisiin tai ne saataisiin käyttöön tilanteessa, jossa pienveneiden yleisin vahinko on jo sattunut

eli vene on kallistunut tai kaatunut ja kuljettaja on pudonnut veden varaan. Veneilyliivien käyttöaste on pysynyt viime vuosina noin 50–55 prosentin paikkeilla. Yhtenä vaihtoehtona voisi olla pelastusliivien käyttöpakko avoveneissä ja kansilla liikuttaessa. Tällä olisi toteutuessaan todennäköisesti kaikista suurin yksittäinen merkitys hukkumiskuolemien vähentämiseksi.

(4) Vesiliikenteen ohjaus, hallinta ja opastinlaitteet. Vesiliikennelain 4 luvussa säädetään vesillä liikkumisesta. Luvun säännökset koskevat pysähtymisvelvollisuutta, vesikulkuneuvon tarkastamista ja käytön estämistä, asiakirjojen esittämistä sekä alueellisia kieltoja ja rajoituksia. Vesiliikenteen ohjaus- ja pysähdysmerkeistä säädetään asetuksella. Vesikulkuneuvon kuljettajan pitäisi tuntea ohjaus- ja pysähdysmerkit, jotta turvallinen liikenne etenkin vilkkaasti liikennöidyillä ja karikkoisilla vesillä olisi mahdollista.

Liikennevirasto ja Liikenteen turvallisuusvirasto ovat kehittäneet rannikkomerelle veneilyä varten runkoväyliä, jotta vilkkaasti liikennöidyillä, kauppa-alusten käyttämällä ja saariston pirstomilla rannikkoväylillä veneily olisi mahdollisimman helppoa ja turvallista. Merillä veneilyn runkoväylä kulkee Virolahdelta, aivan itärajan tuntumasta aina Pohjanlahdelle asti. Runkoväylällä on kulkusyvyyttä vähintään 2,4 metriä ja alikulkukorkeutta 18 metriä. Veneilyn runkoväylät on merkitty merikarttasarjoihin.

Myös suosituimmilla sisävesireiteillä (Vuoksen, Kymijoen ja Kokemäenjoen vesistöillä) on kehitetty sisävesiliikenteen runkoväyliä.

(5) Informaatio-ohjaus. Viranomaisten ja kansalaisjärjestöjen Viisaasti vesillä -kampanjan puitteissa on pyritty vaikuttamaan veneilyn turvallisuuteen jo vuodesta 1990 alkaen. Keskeinen painopistealue on ollut vaikuttaa siihen, että veneily ja alkoholin käyttö eivät kuulu yhteen. Kampanjan avulla on pyritty herättämään ja ylläpitämään keskustelua vesiturvallisuudesta sekä antaa tietoa turvallisesta vesillä liikkumisesta. Kampanjan avulla on muistutettu suomalaisia siitä, että veneilyn vaaratilanteet ja hukkumiskuolemat olisivat useimmiten estettävissä. Kampanja on yleensä käynnistetty kevätkesällä veneilykauden alussa ja kampanjan tiedotushuippu on painottunut toukokuun lopusta juhannukseen. Kampanjan tulevaisuus on kuitenkin hyvin epävarmaa, koska viranomaisten valistukseen suunnattuja määrärahoja on leikattu jatkuvasti ja esimerkiksi Liikenteen turvallisuusvirasto on sanoutunut irti kampanjasta ja luopunut kampanjan puheenjohtajuudesta vuoden 2010 lopussa. Kampanjalle on jatkossakin tarvetta ja sen rahoitus pitäisi kyetä turvaamaan riittävän laajapohjaisesti.

(6) Uimataito. Veneily- ja hukkumisonnettomuuksien torjunnassa keskeinen keino on myös hyvä uimataito, jonka pitäisi olla suomalaisille kansalaistaito. Viimeisimmän Suomen uima- ja hengenpelastusliiton vuonna 2006 tekemän tutkimuksen mukaan 64 prosenttia suomalaisista aikuisista (15–64v.) osaa uida. Pohjoismaisen uimataidon määrittelyn mukaan uimataitoinen on henkilö, joka kykenee syvässä vedessä uimaan yhtäjaksoisesti vähintään 200 metriä. Hyvän uimataidon opetuksen pitää olla jatkossakin selkeä osa peruskoulujen kansalaistaitojen ja liikunnan opetusta.

2.3.4 Eräitä muita näkökohtia

Vesiliikennejuopumuksen arviointi perustuu syylliseksi epäiltyjen seulontalaitteella (ns. alkometri) mitattuun uloshengitysilman alkoholipitoisuuteen ja seulonnan jälkeen suoritettavaan varsinaiseen tutkimukseen, jossa verikokeen tai tarkkuusalkometrin avulla määritetään, onko puhallituksen perusteella liikennejuopumukseen syylliseksi epäillyn henkilön veren alkoholipitoisuus ylittänyt rangaistavuuden kynnyksen. Pakkokeinolain (450/87) 6 luvun 3 §:n mukaan kuljettaja tai muussa rikoslain 23 luvussa tarkoitettussa tehtävässä toimiva henkilö voidaan määrätä kokeeseen, joka tehdään mahdollisesti nauhitun alkoholin toteamiseksi. Käytännössä koe tarkoittaa niin sanotulla alkometrillä tehtävää puhalluskoetta. Lain mukaan koe voidaan tehdä – ja usein nykyisin tehdäänkin – rutiininomaisesti esimerkiksi valvonnassa, jolloin ei edellytetä edeltäkään epäilyä kuljettajan syyllistymisestä rikokseen. Nykytilan pulmana on, että tarkkuusalkometrejä ei ole käytössä valvontaa suorittavilla liikkuvilla yksiköillä. Työryhmän näkemysten mukaan asiantilaa tulee parantaa ja tarkkuusalkometrejä tulisi olla laajemmin käytettävissä.

Kriminologisen tutkimustiedon valossa kiinnijäämisriski on rangaistuksen ankaruutta merkittävämpi tekijä rikosten ehkäisemisessä. Kiinnijäämisriskiä tulisi korottaa vesiliikennejuopumusten ehkäisemisessä. Tämä kuitenkin edellyttäisi poliisin ja Rajavartiolaitoksen vesiliikenteen valvontaan suunnattavien resurssien lisäämistä.

Kriminalisoinnilla tavoiteltavan päämäärän kannalta olennaista on etenkin kysymys pelastusliivien käytöstä. Niiden säätäminen pakolliseksi olisi huomattavasti tehokkaampi keino puuttua vesiliikennekuolemiin kuin rangaistavuuden alaan mahdollisesti tehtävät muutokset. On arvioitu, että valtaosa vesiliikenneonnettomuuksissa hukkuneista olisi pelastunut pelastusliiviä käyttämällä.

2.3.5 Johtopäätökset

Työryhmä on edellä mainitun tarkastelun nojalla pohtinut seuraavia vaihtoehtoja.

(1) Työryhmä ei ehdottaisi lakimuutoksia, vaan työryhmän kannanotot ja esillä tuomat näkemykset riittäisi. Oikeuspoliittisen tutkimuslaitoksen selvityksessä ja työryhmän mietintöön kirjatuissa rangaistuskäytännön kuvauksissa tuodaan esille seikkoja, joiden perusteella rangaistukset on mahdollista jyvittää nykyistä tarkemmin rikoksen vahingollisuuden ja vaarallisuuden mukaan. Vesiliikennejuopumus on verrattain harvinainen rikos. Yksittäiset syyttäjät ja tuomarit joutuvat oletettavasti verrattain harvoin käsittelemään kyseistä rikosta. Tämä on omiaan heikentämään rangaistuskäytännön yhtenäisyyttä. *Rangaistuskäytännön selostaminen tuo sitä ”läpinäkyväksi” ja ohjaa sitä yhdenmukaiseen suuntaan.*

(2) Työryhmä on pohtinut vesiliikennejuopumuksen promillerajan yleistä laskemista. Selvittäessään vesiliikenteessä kuolleiden määrää työryhmän työssä on tullut esille, että viimeisen 30 vuoden aikana on tapahtunut merkittävä vesiliikenneturvallisuuden parantuminen: suhteutettuna venekantaan kuolleiden määrä on laskenut 90 %. Vuonna 1980 kuolleita oli 74 henkilöä 100 000 venettä kohti. Vuonna 2009 kuolleita oli 7 henkilöä 100 000 venettä kohti. Suurimmassa osassa kuolemantapauksista on kysymys selvästi

rangaistavuuden rajan ylittäneestä, vahvasta yli kahden promillen humalatilasta. Kuolleita ryhmässä 0,6–0,99 ‰ oli 4.

Laskemisen puolesta on esitetty lähinnä periaatteellisia näkökohtia. Näkökohdat on suu- relta osin tuotu esiin edellä kohdassa, jossa on käsitelty huumausaineiden nollatolerans- sin puolesta ja vastaan esitetty kantoja.

On esitetty, että eri liikennemuotoja tulisi kohdella yhdenvertaisesti. Vasta-argument- tina on todettu, että alkoholia nauttineen kuljettajan aiheuttama riski muille poikkeaa eri liikennemuodoissa toisistaan tavalla, joka perustelee erilaiset promilleraajat eri liikenne- muodoille.

Promillerajan laskun puolesta on esitetty, että se antaisi selkeän viestin, että alkoholi ja vesiliikenne eivät kuulu yhteen. Tämänkaltaiset perustelut eivät kuitenkaan ole rikoslain säätämisen kannalta erityisen painavia. Rikoslain valmistelussa on perinteisesti lähdetty siitä, että symbolisia kriminalisointeja ei tulisi säätää. Yleisten kriminalisointiperiaattei- den mukaan kriminalisointeja pitäisi käyttää vain sellaisten tekojen vastustamiseen, jot- ka ovat vahingollisia tai vaarallisia muille ihmisille tai yhteiskunnalle. Promillerajan yleinen alentaminen toisi rangaistavuuden piiriin paljon tapauksia, jossa toisen turvalli- suutta ei ole vaarannettu. Käytännössä valvontaviranomaisten olisi pakko puuttua näi- hinkin tapauksiin muun muassa toimittamalla epäilty kokeeseen, mistä seuraisi, että niukkoja valvontaresursseja nykyistä vähemmin käytettäisiin toisten turvallisuutta vaa- rantaviin tapauksiin.

Promillerajan laskua on perusteltu myös vetoamalla rangaistuksen ennalta ehkäisevään (yleisestävään) vaikutukseen. Rajan laskemisen arvioidaan tällöin vähentävän veneilyä alkoholin vaikutuksen alaisena. Arvioidut käyttäytymisvaikutukset itsessään eivät kui- tenkaan riitä kriminalisoinnin perusteeksi. On myös edellytettävä, että kyse on vahin- golliseksi ja vaaralliseksi tulkittavan käyttäytymisen vähentymisestä, ja, että lait pan- naan täytäntöön tavalla, joka todella myös johtaa tavoiteltuun tulokseen. Perustuslakiva- liokunnan vakiintuneen kannan mukaan kriminalisoinnin hyväksyttävyyttä koskeva tarkastelu kytketään perusoikeuksien rajoitusedellytyksiin kuuluvaan hyväksyttävyy- vaatimukseen, jonka mukaan kriminalisoinnille on oltava esitettävissä painava yhteis- kunnallinen tarve ja perusoikeusjärjestelmän kannalta hyväksyttävä peruste. Promillera- jan lasku rajoittaisi ihmisten toimintavapautta käytännössä ennen kaikkea tilanteissa, joissa vaaraa toisille ei ole. Yleisen kriminologisen tutkimustiedon nojalla taasen pro- millerajan lasku ei oletettavasti juurikaan vaikuttaisi vakavimpiin ja törkeimpiin tekoi- hin.

Oikeuspoliittinen tutkimuslaitos on laatinut työryhmälle selvityksen vesiliikennejuopu- muksen rangaistuskäytännöstä. Sen mukaan keskimääräinen vesiliikennejuopumus on ajo 1,5–2 promillen humalassa 4–6 metrin mittaisella 10–40 hv:n moottoriveneellä yk- sin tai yhden matkustajan kanssa ilman, että tekoon liittyy (ainakaan tuomioon merkit- tyä) erityistä vaara- tai vahinkoelementtiä. *Työryhmän työssä ei ole tullut esille erityistä käytännön perustetta laskea vesiliikennejuopumuksen yleistä promillerajaa.* Sen sijaan on pohdittu ja tarkasteltu mahdollisuuksia porrastaa tuota rajaa aluksen vesiliikenteelle, toisten turvallisuudella sekä ympäristölle aiheutetun vaaran suuruuden mukaan.

(3) Työryhmä on pohtinut vesiliikennejuopumuksen alemman promillerajan sitomista aluksen kokoon taikka nopeuteen. Tällainen ratkaisu laajentaisi rangaistavuuden alaa teoissa, joissa toisille aiheutettu vaara on suurempi ja vakavien onnettomuuksien riski korkeampi. Tällaiseen ratkaisuun liittyy kuitenkin myös eräitä ongelmia.

Mahdollisina määrittäisperusteina voisivat tulla kysymykseen aluksen pituus, paino tai moottoriteho. Törmäysvahinkojen vakavuus on usein yhteydessä alusten kokoon sekä nopeuteen. Ajonopeuden kasvaessa kasvavat myös kuljettajalle asetetut vaatimukset. Nämäkään perusteet eivät välttämättä yksinään kerro aluksen vesiliikenteelle tuottamasta vaarasta. Tehokkaallakin moottorilla on voitu ajaa hiljaa eikä purjeveneiden pituus aina ole yhteydessä aluksen massaan tai moottoritehoon (esim. perinteiset saaristoristeilijät). Näitä pulmia olisi toisaalta mahdollista helpottaa joustavilla kokonaisarviointilausekkeilla. Työryhmässä tuotiin esille myös epäilyjä tällaisen säännösten yhdenmukaisen valvonnan mahdollisuuksista.

Kysymyksen sääntelyssä on otettava huomioon myös, että kansainvälinen merenkulkujärjestö (IMO) päätti kesäkuussa 2010 pitämässään kokouksessa muuttaa merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskevaa kansainvälistä yleissopimusta (SopS 22/1984) eli STCW-sopimusta niin, että sopimuksen luvun VIII sääntöön 1 tehtiin sellainen lisäys, että aluksen päällikölle, päällystölle sekä turvallisuustehtäviä hoitavalle henkilökunnalle asetettiin aluksen ohjaus- ja turvallisuustehtäviä suorittaessaan 0,5 promillen ruorijuopumusraja. Sopimusmuutosten ratifiointi tulee ajankohtaiseksi vuonna 2011. *Työryhmän mukaan sopimusvelvoite on perusteltua hoitaa kuntoon tässä yhteydessä.*

(4) Työryhmä on pohtinut tarvetta säätää vesiliikennejuopumuksesta törkeä tekemuoto, kuten rattijuopumuksessa on tehty. Tällöin vesiliikennejuopumuksen rangaistusasteikkojen maksimit olisi syytä porrastaa siten, että perustunnusmerkistön mukaisesta teosta säädettäisiin maksimirangaistukseksi 6 kuukautta vankeutta (nykyisen kahden vuoden sijaan) ja törkeän vesiliikennejuopumuksen enimmäisrangaistukseksi säädettäisiin 2 vuotta vankeutta. Törkeässä tekemuodossa olisi syytä säilyttää mahdollisuus tuomita sakkorangaistus, jonka vähimmäismäärä olisi yleistä päiväsakon lukumäärää suurempi (kuten törkeässä rattijuopumuksessa).

Törkeän tekemuodon säätäminen kohdistaisi korottuneen moitteen keskimääräistä vakavampiin tekoihin. Ratkaisun etuna olisi, että perustekemuodosta voisi määrätä sakon rangaistusmääräysmenettelyssä.

Oikeuspoliittisen tutkimuslaitoksen rangaistuskäytäntöselvityksessä ei kuitenkaan tullut esille tarvetta tällaiselle lainsäädäntöratkaisulle. Rangaistukset jyvittyvät verraten johdonmukaisesti humalan tason mukaan. Yhteys tulee vieläkin selvemmäksi, kun mukaan otetaan vain tapaukset joissa moottoriteho on vähintään 60 hv, eli aluksen vaikutusta mittaamiseen on vakioitu. Yleisperustelujen jaksossa ”2.1 Lainsäädäntö ja käytäntö” on tuotu esiin seikkoja, jotka korottavat vesiliikennejuopumuksesta tuomittuja rangaistuksia.

Selvitys viittaa myös siihen, ettei tekojen törkeys porrastusta vesiliikenteessä voisi tieliikenteen tavoin perustaa yksinomaan kuljettajan humalan asteeseen. Humalan vahvuus-

den ohella ankarammin rangaistaviin tekoihin liittyy useita muita perusteita, jotka nekin tulisi mainita lain kvalifiointiperusteiden joukossa. Ne harvemmin yksinään riittäisivät perustamaan törkeän tekemuodon soveltamista, yleensä tähän on tarve kun eri perusteet toteutuvat samanaikaisesti (esim. vahva humalatila, suuri nopeus, vaarallinen ajotapa ja mukana matkustajia). Yksittäisten perusteiden kirjaaminen lakiin loisi riskin tavoiteltua suuremmasta rangaistuskäytännön muutoksesta.

Käsillä olevat tiedot eivät perustele erityisen törkeän tunnusmerkistön säätämistä. Sen sijaan oikeuskäytäntöä on mahdollista linjata käytännön koulutuksessa jo nytkin saatavilla olevien tietojen mukaan siten, että rangaistuksen jyvittyvät nykyistä oikeudenmukaisemmin vakavampien ja tavanomaisten tekemuotojen välillä.

(5) Huumausaineiden nollatoleranssin suhteen työryhmä ei ole päässyt yksimielisyyteen. Työssä on tullut argumentteja puolesta ja vastaan. Näin ollen on päädytty siihen, että mietintöön ei sisällytetä tältä osin muutosehdotusta. Työryhmä katsoo, että tällaisen lainsäädännön muotoilu olisi lainsäädäntöteknisesti yksinkertaista ja mallina voitaisiin käyttää rikoslain 23 luvussa jo olevia säännöksiä. *Asia voidaan jättää harkittavaksi lausuntokierroksella saadun palautteen yhteydessä.*

Työryhmä korostaa, että päihteiden haittoja vesiliikenteessä tulee ensisijassa ehkäistä niillä keinoilla, joita edellä jaksossa ”muut keinot vesiliikenneturvallisuuden parantamiseen” on esitetty.

3 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

3.1 Tavoitteet

Työryhmän tehtävänä oli pohtia rikoslain 23 luvun vesiliikennejuopumusta koskevan kriminalisoinnin muutostarvetta sekä muita keinoja puuttua vesiliikennejuopumuksiin ja -turvallisuuteen.

Työryhmän mietintöön sisältyvillä toimenpide-ehdotuksilla pyritään parantamaan vesiliikenneturvallisuutta. Työryhmän työssä on muun muassa selvitetty vesiliikennejuopumuksen rangaistuskäytäntöä tavalla, mikä on omiaan yhtenäistämään sitä.

Työryhmän esittämä lainsäädännön muutos koskee suuria, kauppamerenkulussa käytettäviä aluksia. Tällä muutoksella Suomen lainsäädäntö saatettaisiin vastaamaan kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) eli STCW-sopimusta (SopS 22/1984). Sopimus ei sellaisenaan velvoita rikoslain muutokseen, mutta työryhmä on arvioinut, että rikoslain muuttaminen tältä osin on kansallisistakin lähtökohdista perustelua.

3.2 Toteuttamisvaihtoehdot

Yleisperustelujen jaksossa 2.3 on yksityiskohtaisesti arvioitu tarvetta muuttaa rikoslakia. Vaihtoehtoisina malleina on käsitelty kyseisessä luvussa, etenkin sen päättävässä jaksossa johtopäätökset.

3.3 Keskeiset ehdotukset

Työryhmä ehdottaa, että jatkossa vesiliikennejuopumuksesta tuomitaan myös se, joka ohjailee ammattimaisessa vesiliikenteessä alusta tai toimii tällaisessa aluksessa sen kulun turvallisuuteen olennaisesti vaikuttavassa tehtävässä nautittuaan alkoholia niin, että hänen verensä alkoholipitoisuus tehtävän aikana tai sen jälkeen on vähintään 0,5 promillea tai että hänellä tällöin on vähintään 0,22 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa.

Vesiliikennejuopumuksen promillerajaa laskettaisiin näin yhdestä promilleesta 0,5 promilleen mainituissa alusryhmissä. Työryhmä ehdottaa lisäksi rikoslain 23 luvun 5 §:n soutuveneisiin rinnastettavien ja siten rangaistusvastuun ulkopuolelle jäävien vesikuluneuvojen määritelmän teknistä muutosta.

Rikoslain muutosten lisäksi työryhmä esittää joukon näkökohtia, joihin huomiota kiinnittämällä parannettaisiin vesiliikenneturvallisuutta rikoslain muutoksia tehokkaammin. Erityisesti työryhmä on keskustellut mahdollisuudesta muuttaa pelastusliivien käyttövelvollisuuksiin liittyvää sääntelyä. Tämä sääntely kuuluu kuitenkin liikenne- ja viestintäministeriön valmisteluvastuulle, mistä syystä asian jatkoharkinta on syytä suorittaa siellä.

4 Esityksen vaikutukset

Esitys tehostaisi vesiliikennejuopumuksen torjuntaa. Esitysluonnokseen sisältyvillä ehdotuksilla ei ole mainittavia organisaatio- tai taloudellisia vaikutuksia.

5 Asian valmistelu

Oikeusministeriö asetti 24.8.2010 työryhmän, jonka tehtävänä oli pohtia rikoslain 23 luvun vesiliikennejuopumusta koskevan kriminalisoinnin muutostarvetta sekä muita keinoja puuttua vesiliikennejuopumukseen ja -turvallisuuteen.

Työryhmän puheenjohtajana toimi lainsäädäntöneuvos Matti Marttunen oikeusministeriöstä. Työryhmän jäseninä olivat ylitarkastaja Silja Hallenberg (sisäasiainministeriö, rajavartio-osasto), poliisitarkastaja Timo Ajaste (Poliisihallitus), neuvotteleva virkamies Risto Saari (Liikenne- ja viestintäministeriö), lakimies Sirpa Pasula (Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi), kihlakunnansyyttäjä Pihla Keto (Helsingin syyttäjänvirasto), käräjätuomari Kari Lappi (Helsingin käräjäoikeus), ylijohtaja Tapio Lappi-Seppälä (Oikeuspoliittinen tutkimuslaitos) ja asianajaja Anu Ryyänen (Suomen Asianajajaliitto). Pihla

Kedon jäätyä virkavapaalle hänen sijalleen työryhmään tuli kihlakunnansyyttäjä Päivi Karkela-Aho. Työryhmän työhön osallistuivat sijaisina lisäksi komentajakapteeni Petteri Leppänen (sisäasiainministeriö, rajavartio-osasto), veneilyn ylitarkastaja Kimmo Patrakka (Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi) ja asianajaja Ari Halonen.

Työryhmän toimikausi oli 1.9.2010–28.2.2011. Työryhmä kokoontui 8 kertaa. Työryhmä kuuli työnsä aikana neuvottelevaa virkamiestä Merja Söderholmia (sosiaali- ja terveysministeriö). Työryhmä teki yhteistyötä veneilyasianneuvottelukunnan kanssa, jota kautta alan eri järjestöjen näkemyksiä kartoitettiin. Työryhmä järjesti 28.10.2010 yhteiskokouksen veneilyasianneuvottelukunnan kanssa ja kokouksessa oli läsnä edustajat Liikenteen turvallisuusvirastosta, Poliisihallituksesta, Pidä Saaristo Siistinä ry:stä, Tullihallituksesta, Suomen ympäristökeskuksesta, Suomen Navigaatioliitosta, Suomen Purjehdus ja Veneily ry:stä, liikenne ja viestintäministeriöstä, Finnboat ry:stä, Suomen Veneilyliitto ry:stä, Suomen Uimaopetus- ja Hengenpelastusliitto ry:stä sekä Ålands landskapsregering.

Oikeuspoliittinen tutkimuslaitos laati työryhmän käyttöön selvityksen vesiliikennejuopumusten rangaistuskäytännöstä.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1 Lakiehdotuksen perustelut

1.1 Rikoslaki

23 luku. Liikenne rikoksista

5 § *Vesiliikennejuopumus*. Vesiliikennejuopumusta koskevaa pykälää ehdotetaan muutettavaksi. Pykälän 1 momentti pysyisi ennallaan. Pykälään lisättäisiin uusi 2 momentti ja nykyinen 2 momentti siirtyisi 3 momentiksi ja sitä muutettaisiin hieman.

2 momentissa säädettäisiin, että ammattimaista vesiliikennettä koskisi nykyisen 1,0 promillen sijaan matalampi, 0,5 promillen raja. Ammattiliikenteen ohjaajille voidaan asettaa tiukemmat promillerajat kuin virkistyskäytössä olevien alusten ja veneiden ohjaajille, koska ammattiliikenteessä käytetään yleensä isompia aluksia tai veneitä tai kuljetaan ulkopuolisia henkilöitä. Ammattimaiselle veneliikenteen harjoittajalla on myös korostunut velvollisuus huolehtia ja vastata toisten turvallisuudesta.

Säännöksessä mainittaisiin vaihtoehtoisina kriteereinä veren alkoholipitoisuus (0,5 promillea) ja alkoholin määrä litrassa uloshengitysilmaa (0,22 milligrammaa). Säännös perustuisi presumoidulle eli oletetulle vaaralle, eikä 2 momentissa siten edellyttäisi, että teko on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle. Tältä osin uusi momentti vastaisi rattijuopumuksen perustekomuotoa (RL 23:3).

Ammattimaisella vesiliikenteellä tarkoitetaan ensisijassa ammattimaista rahti- tai henkilöliikennettä. Ehdotetun säännöksen soveltamisalaan kuuluisivat siten ensinnäkin alusrekisterilain (11.6.1993/512) 1 §:n mukaiset alukset. Sen mukaan kauppamerenkulkuun käytettävistä suomalaisista aluksista, joiden pituus on vähintään 15 metriä, on pidettävä alusrekisteriä. Alusrekisteriin voidaan omistajan pyynnöstä merkitä myös kauppamerenkulkuun käytettävä suomalainen alus, jonka pituus on vähintään 10 metriä (vapaaehtoinen rekisteröinti). Kalastusalusrekisteriin merkitty alus on rekisteröitävä myös alusrekisteriin, jos se täyttää rekisteröinnin edellytykset.

Säännöksen piiriin kuuluisivat lisäksi alukset ja veneet, joita käytetään muutoin ammattimaisessa vesiliikenteessä, vaikka niitä ei ole voitu aluksen tai veneen tyyppin taikka koon vuoksi rekisteröidä alusrekisteriin. Esimerkkinä voidaan mainita pituudeltaan lyhyemmät matkustaja-alukset tai miehitettynä vuokrattavat vuokraveneet. Vastaavasti säännöksen piiriin kuuluisivat muutkin kuin suomalaiset Suomen aluevesillä kulkevat ammattimaisessa vesiliikenteessä käytettävät alukset ja veneet.

Kaikki ammattimaisessa käytössä olevat alukset ja veneet pitää katsastaa.

Kauppamerenkulun käsitettä ei ole määritelty alusrekisterilaissa. Tästä syystä sitä ei ehdoteta käytettäväksi myöskään nyt ehdotettavassa pykälässä. Kauppamerenkulkuna pidetään kuitenkin yleisesti kaikkea ansiotarkoituksessa tai muutoin korvausta vastaan aluksella suoritettua toimintaa. Tyypillisimmät toiminnot ovat lastin ja matkustajien kuljettaminen. Tämän lisäksi kauppamerenkulkuun kuuluu esimerkiksi hinaus, jäänmur-

taminen, pyynti sekä pelastus- ja avustustoiminta. Aluksen vuokraamista miehitettynä on myös pidettävä kauppamerenkulkuna samoin kuin aluksen käyttämistä ravintolalainavana silloin, kun se samalla on edelleen merikelpoinen. Nämä tilanteet kuuluisivat ehdotetun säännöksen alaisuuteen. Sääntely ulotettaisiin koskemaan myös muuta kuin *kaupallista* ammattimaista vesiliikennettä. Sääntely koskee ammattiveneitä silloin kun niitä käytetään muussa kuin virkistyskäytössä. Ammattiveneitä ovat muun muassa valtion ja kuntien omistamat alukset ja veneet, kuten poliisiveneet, tutkimusalukset tai meripelastusalukset.

3 momentista poistettaisiin purjejollan erillinen maininta. Rangaistusvastuun ulkopuolella olisi edelleen soutuvene. Soutuveneeseen rinnastettaisiin ”siihen kooltaan, nopeudeltaan tai muuten rinnastettava vesikulkuneuvo”. Tarkoituksena on, että suuret ja nopeat purjejollat eivät enää jatkossa kuuluisi vastuuvapauden piiriin. Sen sijaan esimerkiksi optimistijollat, mitkä on mainittu voimassa olevan lain esitöissä, sekä muut pienet jollat, rinnastettaisiin jatkossakin soutuveneisiin.

2 Voimaantulo

Lain ehdotetaan tulevan voimaan mahdollisimman pian.

Edellä esitetyn perusteella annetaan Eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

Laki

rikoslain 23 luvun 5 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan rikoslain (39/1889) 23 luvun 5 §, sellaisena kuin se on laissa 1198/2002, seuraavasti:

23 luku

Liikenerikoksista

5 §

Vesiliikennejuopumus

Joka ohjailee alusta tai toimii aluksessa sen kulun turvallisuuteen olennaisesti vaikuttavassa tehtävässä

1) nautittuaan alkoholia niin, että hänen verensä alkoholipitoisuus tehtävän aikana tai sen jälkeen 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, tai

2) käytettyään muuta huumaavaa ainetta kuin alkoholia tai tällaista ainetta ja alkoholia niin, että hänen kykynsä tehtävän vaatimiin suorituksiin on huonontunut,

ja olosuhteet ovat sellaiset, että teko on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle, on tuomittava vesiliikennejuopumuksesta sakkoon tai vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi.

Vesiliikennejuopumuksesta tuomitaan myös se, joka ohjailee ammattimaisessa vesiliikenteessä alusta tai toimii tällaisessa aluksessa sen kulun turvallisuuteen olennaisesti vaikuttavassa tehtävässä nautittuaan alkoholia niin, että hänen verensä alkoholipitoisuus tehtävän aikana tai sen jälkeen on vähintään 0,5 promillea tai että hänellä tällöin on vähintään 0,22 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa.

Vesiliikennejuopumuksesta ei kuitenkaan tuomita silloin, kun ohjailtavana on ollut soutuvene tai siihen kooltaan, nopeudeltaan tai muuten rinnastettava vesikulkuneuvo tai kun 1 momentissa tarkoitettu tehtävä on ollut tällaisessa aluksessa.

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä _____ kuuta 20 ____.

Laki**rikoslain 23 luvun 5 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan rikoslain (39/1889) 23 luvun 5 §, sellaisena kuin se on laissa 1198/2002, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

23 luku

23 luku

Liikenne rikoksista**Liikenne rikoksista**

5 §

5 §

Vesiliikennejuopumus

Vesiliikennejuopumus

Joka ohjailee alusta tai toimii aluksessa sen kulun turvallisuuteen olennaisesti vaikuttavassa tehtävässä

Joka ohjailee alusta tai toimii aluksessa sen kulun turvallisuuteen olennaisesti vaikuttavassa tehtävässä

1) nautittuaan alkoholia niin, että hänen verensä alkoholipitoisuus tehtävän aikana tai sen jälkeen 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, tai

1) nautittuaan alkoholia niin, että hänen verensä alkoholipitoisuus tehtävän aikana tai sen jälkeen 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, tai

2) käytettyään muuta huumavaa ainetta kuin alkoholia tai tällaista ainetta ja alkoholia niin, että hänen kykynsä tehtävän vaatimiin suorituksiin on huonontunut,

2) käytettyään muuta huumavaa ainetta kuin alkoholia tai tällaista ainetta ja alkoholia niin, että hänen kykynsä tehtävän vaatimiin suorituksiin on huonontunut,

ja olosuhteet ovat sellaiset, että teko on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle, on tuomittava vesiliikennejuopumuksesta sakkoon tai vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi.

ja olosuhteet ovat sellaiset, että teko on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle, on tuomittava vesiliikennejuopumuksesta sakkoon tai vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi.

(uusi)

Vesiliikennejuopumuksesta tuomitaan myös se, joka ohjailee ammattimaisessa vesiliikenteessä alusta tai toimii tällaisessa aluksessa sen kulun turvallisuuteen olennaisesti vaikuttavassa tehtävässä nautittuaan alkoholia niin, että hänen verensä alkoholipitoisuus tehtävän aikana tai sen jälkeen on vähintään 0,5 promillea tai että hänellä tällöin on vähintään 0,22 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa.

Vesiliikennejuopumuksesta ei kuitenkaan tuomita silloin, kun ohjailtavana on ollut soutuvene, purjella tai niihin rinnastettava vesikulkuneuvo tai kun 1 momentissa tarkoitettu tehtävä on ollut tällaisessa aluksessa.

Vesiliikennejuopumuksesta ei kuitenkaan tuomita silloin, kun ohjailtavana on ollut soutuvene **(poist.)** tai siihen kooltaan, nopeudeltaan tai muuten rinnastettava vesikulkuneuvo tai kun 1 momentissa tarkoitettu tehtävä on ollut tällaisessa aluksessa.

Lag

om ändring av 23 kap. 5 § i strafflagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i strafflagen (39/1889) 23 kap 5 §, sådan den lyder i lag 1198/2002, som följer:

23 kap.

Om trafikbrott

5 §

Fylleri i sjötrafik

Den som manövrerar ett fartyg eller som i ett fartyg sköter en uppgift som väsentligt påverkar fartygets trafiksäkerhet, efter att ha

1) förtärt alkohol i en sådan mängd att alkoholhalten medan uppgiften utförs eller därefter är minst 1,0 promille i hans eller hennes blod eller minst 0,44 milligram per liter i utandningsluften, eller att hans eller hennes förmåga till de prestationer som uppgiften kräver är nedsatt, eller

2) intagit annat rusmedel än alkohol eller intagit sådant rusmedel och alkohol så att hans eller hennes förmåga till de prestationer som uppgiften kräver är nedsatt,

och omständigheterna är sådana att gärningen är ägnad att äventyra någon annans säkerhet, ska för *fylleri i sjötrafik* dömas till böter eller till fängelse i högst två år.

För fylleri i sjötrafik döms också den som manövrerar ett fartyg i yrkesmässig trafik eller i ett sådant fartyg verkar i uppgifter som väsentligt inverkar på säkerheten för dess gång efter att ha förtärt alkohol i en sådan mängd att alkoholhalten medan uppgiften utförs eller därefter är minst 0,5 promille i hans eller hennes blod eller minst 0,22 milligram per liter i utandningsluften.

För fylleri i sjötrafik döms dock inte om det fartyg som manövreras är en roddbåt eller med en sådan i fråga om storlek, snabbhet annars ett med dessa jämförbart fartyg eller då den uppgift som avses i 1 mom. har utförts i ett sådant fartyg.

VESILIIKENNEJUOPUMUKSEN PROMILLERAJATYÖRYHMÄN LOPPURAPORTTI: TIMO AJASTEEN ERIÄVÄ MIELIPIDE

Rikoslain 23 luvun vesiliikennejuopumusta koskevan kriminalisoinnin muutostarvetta pohtineen työryhmän tehtävänä on sen asettamispäätöksen mukaan ollut pohtia 1) vesiliikennejuopumusta koskevan kriminalisoinnin muutostarvetta sekä 2) muita keinoja puuttua vesiliikennejuopumuksiin ja -turvallisuuteen. Työryhmän keskeisin esitys liittyy promillerajaan.

Työryhmän raportissa jäi liian vähälle huomiolle olennainen kysymys siitä, miten humalatila vaikuttaa ylipäätään ihmisten käyttäytymiseen. Kiistämätöntä lienee kuitenkin se, että jo noin 0,5 promillen suuruinen veren alkoholipitoisuus muodostaa selvän riskin toimittaessa tarkkuutta edellyttävissä tehtävissä. Esimerkiksi Kansanterveyslaitoksen vuonna 2004 liikenne- ja viestintäministeriöön toimittamassa lausunnossa (”Alkoholin vaikutus ihmisen suorituskykyyn: alkoholi ja vesiliikenne”) todetaan, että ”veren alkoholipitoisuus, joka ylittää 0,4 promillea lisää merkittävästi onnettomuusriskiä tieliikenteessä. Alkoholin käyttäjällä liikennetapaturman vaara on sitä suurempi, mitä korkeampi on veren alkoholipitoisuus. Jos autolla tehdyt tutkimukset pätevät myös vesiliikenteessä, siten jo 0,4–0,6 promillen veren alkoholipitoisuus heikentää merkittävästi kuljettajan kykyä suoriutua tehtävistään ja nostaa täten onnettomuusriskiä merkittävästi”.

Huolimatta siitä, että vesiliikenteessä tapahtuneet kuolemat eivät ole kasvaneet samassa suhteessa veneiden määrän kasvun myötä, vesiliikenteen turvallisuustilannetta ei voida pitää hyvänä. Päinvastoin tilanteessa on nähtävissä huolestuttavia kehityspiirteitä. Tilastokeskuksen vesiliikenneonnettomuuksia koskevan ennakkotiedon mukaan viime vuonna kuoli vesiliikenneonnettomuuksissa 64 henkilöä. Yhtä lukuun ottamatta kaikki onnettomuudet liittyivät huviveneilyyn. Näissä onnettomuuksissa kuolleiden määrä lisääntyi yhdeksällä vuoteen 2009 verrattuna.

Huviveneilyn osaltakin ongelmaryhmää voidaan rajata ja määrittää tarkemmin. Oikeuspoliittisen tutkimuslaitoksen tekemän selvityksen mukaan keskimääräinen vesiliikennejuopumus on ajo noin 4–6 metrin mittaisella 10–40 hv:n moottoriveneellä. Yli 10 metrin mittaisia veneitä oli tässä selvityksessä ainoastaan kolme prosenttia. Työryhmän loppuraportissa ehdotetaan nykyistä matalampi, 0,5 promillen raja käsittämään ainoastaan ammattimaisen vesiliikenteen. Tällöin vesiliikenneonnettomuuksien kannalta tärkein ryhmä - pienehköt huviveneet - jäisivät tämän tiukemman sääntelyn ulkopuolelle.

Nykyaikainen vesiliikenne vaatii maantie-, juna- ja ilmaliikenteen tavoin alusta ohjaavalta hyvää suoritus- ja reaktiokykyä. Vähäisilläänkin suorituskykyä heikentävillä tekijöillä voi olla ratkaiseva merkitys vesiliikenteen turvallisuudelle. Vesiliikenteessä onnettomuuden sattuessa aluksessa olevat ovat usein alusta ohjaavan toimintakyvyn varassa. Alkoholi ja muut päihteet heikentävät sekä hidastavat oikeiden päätösten tekemistä. Vesiliikenteessä olosuhteet voivat olla vaikeat ja pelastuminen voi vaatia nopeita toimia.

Katson, että vesiliikenteen turvallisuutta tulee parantaa laskemalla vesiliikennejuopumuksen yleinen raja 0,5 promilleen. Lisäksi huumausaineiden osalta tulisi ottaa käyttöön nollatoleranssi, joka on toiminut hyvin tieliikenteen puolella. Promillerajan alentamiselle on myös kansalaisten tuki. Tämä ilmenee esimerkiksi Terveystieteiden tutkimuskeskuksen julkaisemasta suomalaisten alkoholiasenteita selvittäneestä tutkimuksesta (Suomalaisten alkoholiasenteet 2010). Tutkimuksen mukaan suurin osa

suomalaisista kannattaa ruorijuopumuksen promillerajan laskua. Kyseisessä tutkimuksessa todetaan lisäksi, että rajan laskeminen 0,5 promilleen olisi konkreettinen keino vähentää hukkumistapauksia vesillä.

Vesiliikenteen promillerajan yleinen alentaminen toimisi ennalta estävästi ja näin ollen vähentäisi alkoholin vaikutuksen alaisena tapahtuvaa aluksen kuljettamista. Alemmasta promillerajasta seuraavat mahdolliset lisääntyvät vesiliikennejuopumustapaukset, voitaisiin hoitaa käytännössä ilman vaikutuksia valvonnan määrään lähivuosina valvontaviranomaisten veneisiin sijoitettavien siirrettävien tarkkuusalkometrien avulla.

Kun vesiliikenteen promillerajaa alennettiin vuonna 1994 osana laajempaa rikoslain 23 luvun muuttamista, todettiin hallituksen esityksessä (HE 18/1992 vp) tuolloin näin: ”Esitys perustuu siihen kriminaalipoliittiseen lähtökohtaan, että myös rikosoikeudellisin toimenpitein on mahdollista vaikuttaa liikenneturvallisuutta vaarantavaan menettelyyn. Rikosoikeudellinen järjestelmä vaikuttaa ihmisten käyttäytymiseen usealla eri tavalla. Näistä keskeisin on se, että lainsäätäjän toimilla voidaan ylläpitää ja vahvistaa kielteisiä asenteita haitallisia tai vaarallisia käyttäytymismuotoja kohtaan. On ilmeistä, että rattijuopumusta tuomitsevilla asenteilla on ollut merkittävä osansa edellä kuvattuun rattijuopumuksen vähentymiseen. Tämän asenteen kehittymisessä taas lainsäädännöllä on ollut varsin suuri paino...Muutoksen tarkoituksena on korostaa kansalaisille entisestäänkin alkoholin ja liikenteen yhdistämisen hyljeksittävyyttä ja vaarallisuutta... Vesiliikennejuopumuksen nykyisen promillerajan alentamisella pyritään nyt osoittamaan, etteivät humala ja veneily kuulu yhteen.”

Poliisihallituksen käsityksen mukaan edellä siteerattu promillerajan alentamista perusteleva kohta hallituksen esityksessä on edelleenkin relevantti ja sopii käytettäväksi vielä nykyisin perusteltaessa tarvetta vesiliikenteen promillerajan alentamiselle 0,5 promilleen.

Helsingissä 8.3.2011



Timo Ajaste
Poliisitarkastaja
Poliisihallitus

VESILIIKENNEJUOPUMUKSEN PROMILLERAJATYÖRYHMÄN LOPPURAPORTTI

Työryhmän tehtävänä oli pohtia rikoslain 23 luvun vesiliikennejuopumusta koskevan kriminalisoinnin muutostarvetta sekä muita keinoja puuttua vesiliikennejuopumuksiin ja -turvallisuuteen.

Työryhmä ehdottaa, että jatkossa vesiliikennejuopumuksesta tuomittaisiin myös se, joka ohjailee ammattimaisessa vesiliikenteessä alusta tai toimii tällaisessa aluksessa sen kulun turvallisuuteen olennaisesti vaikuttavassa tehtävässä nautittuaan alkoholia niin, että hänen verensä alkoholipitoisuus tehtävän aikana tai sen jälkeen on vähintään 0,5 promillea tai että hänellä tällöin on vähintään 0,22 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa. Vesiliikennejuopumuksen promillerajaa laskettaisiin yhdestä promilleesta 0,5 promilleen, mutta ainoastaan ammattimaisen vesiliikenteen osalta.

Työryhmän mietinnössä on todettu, että erityistä käytännön perustetta laskea vesiliikennejuopumuksen yleistä promillerajaa ei ole tullut esille. Työryhmän mietintöön ei myöskään tässä vaiheessa sisällytetty muutosehdotusta liittyen huumausaineiden nollatoleranssiin vesiliikenteessä. En voi näiltä osin yhtyä työryhmän enemmistön näkemyksiin. Mielestäni nykyinen vesiliikennejuopumuksen yleinen yhden promillen raja on liian korkea eikä riittävää huomiota ole kiinnitetty vesielementin vaarallisuuteen ja toisaalta siihen, miten jo alle yhden promillen humalatila vaikuttaa henkilön suoritus- ja reaktiokykyyn lisäten onnettomuusriskiä vesiliikenteessä.

Yhdyn työryhmän mietinnön loppuraportin liitteenä olevan Timo Ajasteen eriävässä mielipiteessä esittämiin näkemyksiin ja katson, että vesiliikenneturvallisuuden parantamiseksi vesiliikennejuopumuksen yleinen yhden promillen raja tulisi laskea 0,5 promilleen vastaamaan muita liikennejuopumussäännöksiä. Samasta syystä huumausaineiden nollatoleranssi tulisi säätää tie-, rautatie- ja lentoliikenteen tavoin koskemaan myös vesiliikennettä.

Helsingissä 8. päivänä maaliskuuta 2011.



Silja Hallenberg
Ylitarkastaja



OIKEUSMINISTERIÖ
JUSTITIEMINISTERIET

ISSN-L 1798-7091
ISBN 978-952-259-120-3 (nid.)
ISBN 978-952-259-121-0 (PDF)

Oikeusministeriö
PL 25
00023 VALTIONEUVOSTO
www.om.fi

Justitieministeriet
PB 25
00023 STATSRÅDET
www.jm.fi