

Opas veneen tarkastamisesta

Tuomas Räsänen

20193/2021

TIIVISTELMÄ

Tuomas Räsänen: Opas veneen tarkastamisesta

Opinnäytetyön muoto: toiminnallinen

Julkisuusaste: Julkinen

Ohjaaja: Jyrki Marttila & Mika Kyyrö

Tutkinto: Poliisi (AMK)

Tämä toiminnallinen opinnäytetyö on tehty aiheesta, jonka koin mielenkiintoiseksi, sekä tärkeäksi poliisityön kannalta. Tämä kyseenomainen aihe on poliisin vesiliikennevalvontaa avustava, sekä vesiliikennevalvontaa aloittelevaa poliisia helpottava opas vesikulkuneuvon tarkastamisesta.

Opinnäytetyöni raporttiosuudessa käyn läpi yleisesti toiminnallisen, sekä tutkimuksellisen opinnäytetyön eroavaisuuksia, sekä miksi valitsin itse toiminnallisen opinnäytetyön. Käsittelen myös sitä, miksi valitsin kyseenomaisen aiheen opinnäytetyökseni.

Raportissa käyn ensiksi läpi teoriapohjalta oppaan eri vaiheita, sekä käyn tarkemmin oppaassa esille tulevaa lainsäädäntöä. Tämän tarkoituksena on, että opinnäytetyöni lukeva henkilön ei välttämättä tarvitse etsiä eri lainkohtia lainsäädännöstä, vaan hän pystyy katsomaan tietyt kohdat suoraan opinnäytetyöstä. Käsittelen työssä paljon vesiliikennelakia, joten olen pyrkinyt havainnollistamaan eri asioita valokuvilla, sekä esimerkeillä, jotta opinnäytetyön lukeminen olisi helpompaa. Raporttiosuudessa käyn myös läpi opinnäytetyön lopputuloksen, sekä esittelen mahdollisia kehitysvaihtoehtoja.

Opinnäytetyön produkti osuuden olen pyrkinyt tekemään mahdollisimman tiivistetyksi versioksi, jotta opas olisi helppolukuinen, sekä siitä etsittävä tieto olisi helposti löydettävissä. Opas on rakenteeltaan tehty siten, että se vastaisi mahdollisimman hyvin sitä järjestystä, missä vesikulkuneuvo tarkastetaan. Tästä huolimatta opas antaa vain pohjan työnteolle ja jokainen rakentaa itse oman tapansa tarkastaa vesikulkuneuvoja. Produktin kuhunkin osaan on lisätty kuva havainnollistamaan lukijalle kutakin produktin osaa.

Sivumäärä: 31

Tarkastuskuukausi ja vuosi: 11/2021

Avainsanat: Vesiliikenne, veneen tarkastaminen, vesikulkuneuvo, vesiliikennelaki, opas.

SISÄLLYS

1 JOHDANTO	5
1.1 Aiheen valinta.....	6
1.2 Toiminnallinen opinnäytetyö	6
1.3 Kohderyhmä.....	7
1.4 Rajaus	7
1.5 Opinnäytetyön tarpeellisuus ja tavoitteet	8
1.6 Käsitteitä	9
2 erilaiset vesiliikenteessä liikkuvat välineet.....	9
2.1 Vesikulkuneuvotyypit.....	10
2.1.1 Huvivene.....	10
2.1.2 Huvialus	10
2.1.3 Vuokravene.....	10
2.1.4 Vesiskootteri	10
2.1.5 Alus.....	11
2.1.6 Lossi	11
2.2 Rekisteröintitodistus	12
2.3 Vesikulkuneuvon rekisteröinti	13
2.3.1 Minkälaiset veneet tulee rekisteröidä?	13
2.3.2 Vesikulkuneuvot, joita ei rekisteröidä.	14
3 Vesillä liikkumista edellyttävä varustus.....	14
3.1 Vesillä kulkijan turvallisuus	14
3.1.1 Pelastusliivi	15
3.1.2 Vedenpoistoväline.....	15
3.2 Aivot ja vesikulkuneuvon ankkurointi.....	16
3.3 Paloturvallisuus	17
3.4 Viestintä	17
3.5 Merkinantolaitteet	17
4 Vesillä liikkumisen edellytyksiä	18

4.1 Vesikulkuneuvon käyttämistä koskevat yleiset velvollisuudet	18
4.2 Vesikulkuneuvon kuljettajaa, päällikköä ja luovuttajaa koskevat yleiset vaatimukset	19
4.2.1 Päällikön yleisiä vastuita	19
5 Vesiliikenneerikos ja vesiliikenneerikkomukset loPPUTULOS.....	20
5.1 Vesiliikenneerikos.....	20
5.2 Toimenpiteestä luopuminen ja huomautus	20
5.3 Vesiliikenteen liikennevirheen maksun määrääminen.....	21
5.4 Vesikulkuneuvon päällikön yleisimpiä rikkomuksia	22
5.5 Vesikulkuneuvon haltijan, tai omistajan yleisimpiä rekisteröintirikkomuksia	22
6 Produkti	23
6.1 Produktin suunnittelu	23
6.2 Toteutus	23
6.3 Ongelmat ja lopputulos	25
7 Pohdinta	26
7.1 Opinnäytetyön tekeminen	26
7.2 Vesiliikennejuopumus	27
7.3 Kehitysmahdollisuudet.....	28
7.4 Itsearviointi	28
LÄHTEET	30
LIITE 1	31

1 JOHDANTO

Vesiliikennevalvonta kuuluu yhteen poliisin tehtävistä. Vesiliikennevalvonnan tarkoituksena on ennalta ehkäistä vesiliikenteessä tapahtuvia onnettomuuksia, sekä suorittaa tehtäviä, joihin normaali poliisipartio ei autolla pysty, ainakaan yhtä tehokkaasti. Näitä tehtäviä voi olla muun muassa saarissa tapahtuvat poliisille kuuluvat tehtävät. Vesiliikennevalvonnassa yksi tärkeä piirre on muiden vesillä liikkujien valvonta. Tähän kuuluu pääosin veneiden tarkastaminen. Onko veneessä kaikki tarvittava materiaali, jotta veneily on turvallista ja onko kaikki veneilijät siinä kunnossa, että vesillä liikkuminen itse heille, kuten myös muillekin olisi turvallista.

Vesiliikennelaki muuttui 1.6.2020 ja sitä päivitettiin 1.7.2021 uuteen muotoonsa. Tämän opinnäytetyön tarkoituksena on tehdä opas, jonka avulla niin tuoreet, kuin kokeneetkin poliisit voivat helpottaa työntekoaan vesillä liikkeessä niin veneen tarkastuksissa, kuin myös mahdollisten rangaistusten antamisessa.

Opinnäytetyössä aion oppaan lisäksi käydä läpi muutoksia, mitä uudessa vesiliikennelaissa on verrattuna vanhaan. Oppaastani olen rajannut pois vesiliikennelaissa olevan kohdan kilpailusta, koska kyseenomainen osa ei ole olennainen avustamaan poliisin työskentelyä vesillä.

Vesiliikennelakia sovelletaan vesikulkuneuvoihin ja niiden käyttämiseen Suomen vesialueella. Lakia sovelletaan myös puutavaralauttoihin sekä hinattaviin ja kelluviin esineisiin siten kuin niistä tässä laissa erikseen säädetään. Pääosin keskityn tässä aiheessa kuitenkin yleisimpiin vesikulkuneuvoihin, joita poliisi tapaa vesiliikenteessä.

Tätä lakia sovelletaan myös vesiväylien merkitsemiseen ja vesiliikenteen ohjaamiseen sekä sulkua ja avokanavilla ja avattavien siltojen kautta liikuttaessa noudatettaviin menettelyihin. (Vesiliikennelaki 16.09.2019/782)

Vesiliikennevalvontaa suorittaa viranomaisista myös rajavartiolaitos, sekä tulli, joten tämä kyseenomainen opas on myös hyödyllinen muillekin viranomaisille, kuin vain ja ainoastaan poliisille. Tässä opinnäytetyössä kuitenkin puhun ainoastaan poliisista, opinnäytetyön selkeyden takia.

1.1 Aiheen valinta

Työharjoitteluni aikana Joensuun poliisiasemalla kävimme useita keskusteluja, kuinka jonkinasteinen päivitetty sakkokäsikirja olisi järkevää tehdä. Tämä johtui sakkokäsikirjan monimutkaisuuden, sekä siitä hankalasti paikannettavan tiedon takia. Esimerkiksi eräessä tilanteessa jouduimme ohjaajani kanssa etsimään oikeanlaista teonkuvausta patjalta, ja tämä johti siihen, että jouduimme käymään läpi kaikki teonkuvaukset, jotta löysimme oikean. Tästä minulle kehkeytyi ajatus, että pitäisi tehdä jonkinlainen käsikirja, joka auttaisi poliisityössä.

Myöhemmin ajaessani toisen vanhemman konstaapelin kanssa, juttelimme tästä samasta aiheesta. Hän kertoi, että jonkinlainen vastaava opas veneen tarkastamisesta olisi hyvä. Kävimme tästä hieman keskustelua ja tajusin, että tällainen opas, jolla pystyisi auttamaan pääosin aloittavia venepoliiseja, olisi vähintäänkin hyödyllinen lisä.

Olin juhannuksen aikana työharjoittelussani kaksi päivää vesillä, jolloin idea opinnäytetyöstä konkretisoitui. Lähes kaikki, mitä teimme, oli minulle alkuun outoa ja uutta. Ajattelin, että tältä varmasti monella aloittavallakin venepoliisilla tulee tuntumaan. Täten halusin luoda jonkin oppaan auttamaan työn oppimisessa.

Ryhdyin tuumasta toimeen, ja tarkastelin, onko vastaavia opinnäytetöitä tehty aikaisemmin. Pienenki ilokseni huomasin, että oppaiden suuresta määrästä huolimatta ei vastaavanlaista opasta ole tehty. Ryhdyin siis työstämään opinnäytetyötäni niin sanotusti puhtaalta pöydältä.

1.2 Toiminnallinen opinnäytetyö

Toiminnallinen opinnäytetyö tavoittelee ammatillisessa kentässä: käytännön toiminnan ohjeistamista, opastamista, toiminnan järjestämistä, tai järjeistämistä. Lopputuote voi olla esimerkiksi: video, käsikirja, opas, tietokoneohjelma, tai mikä tahansa muu lopputuote. (Vilka & Airaksinen 2004.)

Toiminnallinen opinnäytetyö koostuu raportista, sekä produktista. Tässä opinnäytetyössä produktina toimii opas, mutta se voi olla muutakin. Esimerkkejä mahdollisista tuotteista voisi olla video, internetsivusto, tai ohje. On myös mahdollista tehdä jonkinlainen kurssi, esimerkiksi Moodle alustalle. Raportin tarkoituksena on kerronta työn kokonaisuudesta. Raportissa käydään myös läpi, kuinka tiettyyn lopputulokseen on työssä päädytty. Raportissa tulisi ilmentyä hyvä kokonaiskuva itse työstä sille, joka opinnäytetyötä lukee. Toiminnallisessa opinnäytetyössä pääosin paneudutaan valmistamiseen, sekä kehittämistoimintaan. Tästä riippumatta tulisi hyvässä opinnäytetyössä myös kirjallisuuspuolen olla kunnossa. Raportin ohjepituus toiminnallisessa opinnäytetyössä tulisi olla noin 30–40 sivua. (Haikansalo & Korander 2021, 2.) Tämä opinnäytetyö on toiminnallinen ja

produkti tästä työstä on tekstiä sisältävä opas, joten kirjoittaminen käsittää kaksi prosessia. Itse varsinaisen produktin tekstin tulee myös palvella kohderyhmää sisällöltään. (Vilkka & Airaksinen 2003, 129.)

Niin tutkimuksellisessa, kuin myös toiminnallisessa opinnäytetyössä keinot tiedon keräämiseen ovat samat, mutta toiminnallisessa opinnäytetyössä tutkimuskäytäntöjä hyödynnetään väljemmin. (Vilkka & Airaksinen 2003, 57.) Lähtökohtaisesti tutkimuksellisessa opinnäytetyössä ongelman kar-toittaminen, tai jonkin ilmiön nykytilan arvioiminen on tutkimuksellisen opinnäytetyön pääasiallinen keskittymiskohta. Tällöin työn tuloksena etsitään mahdollisia ehdotuksia ongelmien ratkaisuun, tai kehittämiseen. (Haikansalo & Korander 2021, 2–3.) Omassa opinnäytetyössäni keskityn pääasialli- sesti tutkimuksellisen opinnäytetyön tavoin tuomaan johonkin ongelmaan ratkaisua. Pyrkimykseni on tuoda ratkaisua ongelmaan, jolla pyritään helpottamaan venepoliisin arkea, sekä auttamaan aloittavien venepoliisien uraa tulevien tarkastusten yhteydessä.

Niin tutkimuksellisessa, kuin toiminnallisessakin opinnäytetyössä on tiettyjä samoja piirteitä. Mo- lemmissa opinnäytetöissä on jokin tuotos, tai tulos, sekä tietoperusta, toimijat, menetelmät, aineis- tot ja materiaalit. Myös molempien töiden edistyminen on samankaltaista aina arviointiin asti. (Salonen 2013, 5.)

Kun opinnäytetöistä koulun aikana alkoi olla puhetta, päätin jo silloin, että tekisin toiminnallisen opinnäytetyön. En ole itse kauhean teoreettinen ihminen, vaan enemmän käytännönläheinen, joten halusin tehdä jonkinlaisen produktin opinnäytetyöni yhteydessä. Sain idean kuitenkin produktin ai- heesta vasta työharjoittelun aikana.

1.3 Kohderyhmä

Työni kohderyhmänä toimii kaikki poliisin virassa työskentelevät, mutta erityisesti venepoliisiksi eri- koistumassa olevat, tai jo siihen erikoistuneet poliisit. Opinnäytetyössäni ei kuitenkaan käydä läpi poliisitaktisia näkökulmia, joten opinnäytetyötäni voi käyttää myös muut vesiliikennettä valvovat vi- ranomaiset. Olen lähtökohtaisesti itse varma, että pystyn auttamaan opinnäytetyölläni aloittavia ve- nepoliiseja, tai muita viranomaisia.

Opas myös voi auttaa esimerkiksi rikostutkintaa vesiliikenteen parissa tapahtuneista rikoksista. Mielestäni samalla tavalla kuin opas auttaa aloittavia venepoliiseja, auttaa opas myös asiaan pe- rehtymättömiä rikostutkijoita, joilla vesiliikenteestä kokemusta on paljon vähemmän.

1.4 Rajaus

Tutkailin jonkin aikaa vesiliikennelakia, ja huomasin että laki on kaikessa pienuudessaan kuitenkin suhteellisen laaja. Mietin, että en voi koko lakia ryhtyä käymään läpi opinnäytetyöhöni, sillä siitä

tulisi aivan liian laaja. Päätin, että keskityn ainoastaan yleisimpiin vesiliikenteessä kulkeviin vesikulkuneuvoihin, joita käyn läpi myöhemmin opinnäytetyössäni. Käyn läpi myös vesiliikenne rikoksia, sekä rikkomuksia, rajaten pois vesikulkuneuvolla liikkumista koskevia rikoksia, sekä rikkomuksia. Näitä ovat esimerkiksi nopeusrajoitusten rikkominen. Pidän kuitenkin opinnäytetyössä vesikulkuneuvon kuljettavaa koskevat asiat mukana, sillä vesikulkuneuvon kuljettaja on omalla tavallaan osa vesikulkuneuvon varustusta. Näitä asioita ovat esimerkiksi vesikulkuneuvon kuljettajan pätevyyden tarkastaminen, sekä vesikulkuneuvon kuljettamiseen tarvittavan kyvyn tarkastaminen.

Työssäni en tule käsittelemään poliisitaktisia, tai teknisiä asioita, jotta opinnäytetyöni voi pysyä julkisena. Lähtökohtaisesti kaikki asia, mitä opinnäytetyössäni tulen käsittelemään, löytyy lainsäädännöstä.

1.5 Opinnäytetyön tarpeellisuus ja tavoitteet

Koen, että opinnäytetyöni tarpeellisuus on tärkeä aloittelevien venepoliisien työn teon kannalta. Opinnäytetyöni tarkoituksena on poistaa aloittavan, tai jopa kokeneenkin venepoliisin epävarmuutta vesiliikenteen valvonnasta. Voisi sanoa, että vesiliikenteen valvonnassa on mahdollisesti sama ongelma, kuin raskaan liikenteen valvonnassa. Kaikki eivät osaa, joten epävarmuus toimia tilanteen vaatiessa voi aiheuttaa sen, että ei oteta kaikkea huomioon venettä tarkastaessa. Tulen myös oppaassani kirjaamaan yleisimpiä kohtia sakkokäsikirjasta, mikä tulee nopeuttamaan mahdollisen sakkon kirjaamista, ja täten tekee työstä miellyttävämpää, sekä tehokkaampaa.

Vesillä liikkuessa juhannuksen aikana huomasin, että todella moni ihminen puhalsi seulonta-alkometriin juuri hieman alle rangaistavan rajan. Tämä on yksi syy, miksi mielestäni poliisin, kuten muidenkin viranomaisten on tärkeää valvoa, että veneessä on kaikki kunnossa, kun sillä liikutaan vesillä. Mikäli tätä ei valvottaisi, vesillä liikkujat eivät välttämättä pitäisi huolta omasta kunnostaan, veneen varustuksen, tai veneen kunnosta vesillä, mikä mahdollisesti johtaisi useampaan tilanteeseen, missä henkilö joutuu veden varaan ilman pelastustarvikkeita.

Traficom:in mukaan yleisin syy vuonna 2020 kuolemaan vesiliikenteessä oli pienen moottoriveeneen, tai soutuveeneen kaatuminen, tai kallistuminen. (Traficom artikkeli 04.02.2021 kuolemaan johtaneet veneilyonnettomuudet vähenivät merkittävästi vuonna 2020.) Täten on siis tärkeää tarkkailla vesillä liikkujien kuntoa, veneen varustusta, sekä nopeuksia.

Itse koen, että opinnäytetyö on tärkeä niin itselleni, kuin myös poliisi organisaatiolle. Pidän ylipääntään liikkumisesta vesillä, vaikka en sitä kauheasti harrastakaan. Tällä tavoin pystyn oppimaan lisää tärkeistä asioista vesillä liikkumisen yhteydessä. Työelämässä opinnäytetyötä voi käyttää venekurssin aikana, tai itse vesiliikennevalvonnan aikana apuna veneen tarkastamisessa.

1.6 Käsitteitä

Vesiliikenne = Vesiliikenteellä tarkoitetaan vakiintuneen määritelmän mukaisesti vesi- tai merialueella tapahtuvaa liikkumista vesikulkuneuvolla. (Tieteen termipankki: Oikeustiede, vesiliikenne.)

Vesikulkuneuvo = veteen tukeutuva ja vesillä liikkumiseen käytettävä alus, kulkuneuvo ja väline. (laivat, veneet, lautat, ilmatyynyalukset ja sukellusveneet) (Vesiliikennelaki 3 §.)

Vesiskootteri = urheiluun tai vapaa-ajan viettoon tarkoitettua vesikulkuneuvoa, jonka pituus on alle 4 metriä ja jossa on moottori, jonka pääasiallinen työntövoiman lähde on vesisuihkupumppu, ja joka on suunniteltu siten, että sitä käyttävät henkilöt istuvat, seisovat tai ovat polvillaan rungon päällä. (Vesiliikennelaki 3 §.)

Yleinen kulkuväylä = tarkoitetaan kulkuväylää, joka on tarpeen pitää avoinna yleistä vesiliikennettä varten ja joka on vesilain (587/2011) mukaan määrätty julkiseksi kulkuväyläksi tai yleiseksi paikallisväyläksi. (Vesiliikennelaki 3 §.)

Vesikulkuneuvon päällikkö = henkilö, joka vastaa vesikulkuneuvolla liikkumisesta ja sen turvallisuudesta. (Vesiliikennelaki 3 §.)

Vesikulkuneuvon vuokranantaja = henkilö, joka vuokraa vesikulkuneuvoa jollekin toiselle henkilölle. (Vesiliikennelaki 3 §.)

Aluksen bruttovetoisuus = vertailuluku, jolla tarkoitetaan aluksen suljettujen tilojen koko tilavuutta (Greenlane: yhteiskuntatieteet, bruttovetoisuus.)

Traficom numero = venerekisterijärjestelmän automaattisesti antama yksilöintinumero. (Traficom: Vesikulkuneuvon rekisteröintitodistus.)

2 ERILAISET VESILIIKENTEESSÄ LIIKKUVAT VÄLINEET

Vesiliikennelaissa vesikulkuneuvolla tarkoitetaan veteen tukeutuvaa ja vesillä liikkumiseen käytettävää alusta, kulkuneuvoa ja välinettä. (Vesiliikennelaki 3 §.) Vesikulkuneuvoja on kuitenkin monenlaisia. Tässä luvussa käyn läpi erilaiset kulkuneuvot vesiliikenteessä, jotta henkilö, joka suorittaa vesiliikennevalvontaa, pystyy tunnistamaan ja tarkastamaan eri vesikulkuneuvot, sillä niihin liittyy

erilaisia laissa määriteltyjä kohtia. Esimerkiksi huviveneeseen voidaan vaatia eri asiat, mitä perinteiseen pieneen moottoriveneeseen.

2.1 Vesikulkuneuvotyypit

On tärkeää vesillä liikkuesssa pystyä erottamaan erilaiset vesikulkuneuvotyypit. Esimerkiksi huviveneen ja huvialuksen varmasti nimen perusteella pystyy sekoittamaan keskenään, mutta kyseessä on kuitenkin kaksi hyvin erilaista vesikulkuneuvoa. Vesikulkuneuvotyypit on mahdollista erottaa joko ulkonäöstä, mitoista, tai moottorista. Vesikulkuneuvoissa, jotka täytyy rekisteröidä, pystytään tarkastamaan vesikulkuneuvon tyyppi, mitat, yms. rekisteröintitodistuksesta.

2.1.1 Huvivene

Huviveneellä vesiliikennelaisissa tarkoitetaan urheiluun, tai vapaa-ajan viettoon tarkoitettua vesikulkuneuvoa, jonka rungon pituus on vähintään 2.5 metriä ja enintään 24 metriä, tyypistä ja käyttö- tai työntövoimasta riippumatta. Tämä ei kuitenkaan tarkoita vesiskootteria, vaikka se helposti rinnastehtaan huviveneilyyn. Kuitenkin tämä koskee myös edellä mainitut mitat täyttäviä ilmatäytteisiä kumiveneitä ja tavallisia soutuveneitä. (Tulli: Rajoituskäsikirja, Vesikulkuneuvot ja niiden moottorit sekä varusteet 06.10.2021.)

2.1.2 Huvialus

Huvialuksella tarkoitetaan urheiluun, tai vapaa-ajan viettoon tarkoitettua vesikulkuneuvoa, jonka rungon pituus on sovellettavien yhdenmukaistettujen standardien mukaan mitattuna yli 24 metriä, ja jonka bruttovetoisuus on alle 500. (Vesiliikennelaki 3 §.)

2.1.3 Vuokravene

Vuokraveneellä tarkoitetaan urheiluun tai vapaa-ajan viettoon vuokralle miehitettynä tarjottavaa vesikulkuneuvoa, joka kuljettaa muussa kuin säännöllisessä liikenteessä enintään 12 matkustajaa ja jonka rungon pituus on vähintään 2.5 ja enintään 24 metriä; ei kuitenkaan purjevenettä, jonka rungon pituus on valmistajan ilmoituksen mukaan alle 5.5 metriä, moottorilla varustettua vesikulkuneuvoa, jonka moottoriteho on moottorin valmistajan ilmoituksen mukaan alle 15 kilowattia (kw) ja jonka rungon pituus on valmistajan ilmoituksen mukaan alle 5,5 metriä, vesiskootteria, eikä soutuvenettä. (Vesiliikennelaki 3 §.)

2.1.4 Vesiskootteri

Vesiskootterilla tarkoitetaan urheiluun, tai vapaa-ajan viettoon tarkoitettua vesikulkuneuvoa, jonka pituus on alle 4 metriä ja jossa on moottori, jonka pääasiallinen työntövoiman lähde on

vesisuihkupumppu ja joka on suunniteltu siten, että sitä käyttävät henkilöt istuvat, seisovat, tai ovat polvillaan rungon päällä. (Vesiliikennelaki 3 §.)

2.1.5 Alus

Aluksella tarkoitetaan veteen tukeutuvaa ja vesillä liikkumiseen tarkoitettua vesikulkuneuvoa. (Vesiliikennelaki 3 §.)

2.1.6 Lossi

Lossilla tarkoitetaan ohjaukskyöden, tai sitä korvaavan Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymän muun laitteiston ohjaamaa lauttaa. (Vesiliikennelaki 3 §.)

Yllä olevat vesikulkuneuvot ovat vesiliikennelaisissa määriteltyjä vesikulkuneuvoja. Muita vesikulkuneuvoja ovat muun muassa, soutuveneet, kanootit, yms. Näitä en kuitenkaan ryhdy erikseen määrittelemään.

Alla malli kuva vesikulkuneuvon rekisteröintitodistuksesta ja kansallisuustodistuksesta (Traficom: vesikulkuneuvojen rekisteröintitodistus 08.05.2021.)

VESIKULKUNEUVON REKISTERÖINTITODISTUS JA KANSALLISUUSTODISTUS
REGISTRERINGSBEVIS OCH NATIONALITETSHANDLING FÖR FARKOST
WATERCRAFT REGISTRATION CERTIFICATE - CERTIFICATE OF NATIONALITY

a1. FI-A033333A111 a2. 827067 a3. 4 a4. 2011
a5. VAARIN PAATTI
a6. 7/A,B/R
a7. Regal Commodore 265
a8. MGÖTTORVENE Motorboat
a9. LUJITEMUOVILASIKUITU Armerad plast / glasfiber Fiber reinforced plastic / fiberglass
a10. HARMAA/ALUMIINI/HOPEA Grå/aluminium/ Silver Grey/Aluminium/S.
a11. 8 m a12. --- a13. 3 m a14. 1 000 kg
a15. 11.04.2019
b1. 1 b2. 3AA9999999 b4. bem
b3. 22/30
b5. Yamaha F30B

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom - och kommunikationsmyndigheten Finnish Transport and Communications Agency Palautusosoite: PL PB 320 00059 TRAFICOM SUOMI FINLAND a16. P41440

Vesikulkuneuvon rekisteröintitodistus
REGISTRERINGSBEVIS FÖR FARKOST
WATERCRAFT REGISTRATION CERTIFICATE

c1. c2. H Kononien c3. Jyri Juhani
O NORDICA RAHOITUS SUOMI
O ---

b1. Moottorivahvuus/kilowattituntia
b2. Moottorin valmistaja
b3. Moottorin malli
b4. Moottorin tyyppi
b5. Moottorin malli
b6. Moottorin malli
b7. Moottorin malli
b8. Moottorin malli
b9. Moottorin malli
b10. Moottorin malli
b11. Moottorin malli
b12. Moottorin malli
b13. Moottorin malli
b14. Moottorin malli
b15. Moottorin malli
b16. Moottorin malli
b17. Moottorin malli
b18. Moottorin malli
b19. Moottorin malli
b20. Moottorin malli
b21. Moottorin malli
b22. Moottorin malli
b23. Moottorin malli
b24. Moottorin malli
b25. Moottorin malli
b26. Moottorin malli
b27. Moottorin malli
b28. Moottorin malli
b29. Moottorin malli
b30. Moottorin malli
b31. Moottorin malli
b32. Moottorin malli
b33. Moottorin malli
b34. Moottorin malli
b35. Moottorin malli
b36. Moottorin malli
b37. Moottorin malli
b38. Moottorin malli
b39. Moottorin malli
b40. Moottorin malli
b41. Moottorin malli
b42. Moottorin malli
b43. Moottorin malli
b44. Moottorin malli
b45. Moottorin malli
b46. Moottorin malli
b47. Moottorin malli
b48. Moottorin malli
b49. Moottorin malli
b50. Moottorin malli
b51. Moottorin malli
b52. Moottorin malli
b53. Moottorin malli
b54. Moottorin malli
b55. Moottorin malli
b56. Moottorin malli
b57. Moottorin malli
b58. Moottorin malli
b59. Moottorin malli
b60. Moottorin malli
b61. Moottorin malli
b62. Moottorin malli
b63. Moottorin malli
b64. Moottorin malli
b65. Moottorin malli
b66. Moottorin malli
b67. Moottorin malli
b68. Moottorin malli
b69. Moottorin malli
b70. Moottorin malli
b71. Moottorin malli
b72. Moottorin malli
b73. Moottorin malli
b74. Moottorin malli
b75. Moottorin malli
b76. Moottorin malli
b77. Moottorin malli
b78. Moottorin malli
b79. Moottorin malli
b80. Moottorin malli
b81. Moottorin malli
b82. Moottorin malli
b83. Moottorin malli
b84. Moottorin malli
b85. Moottorin malli
b86. Moottorin malli
b87. Moottorin malli
b88. Moottorin malli
b89. Moottorin malli
b90. Moottorin malli
b91. Moottorin malli
b92. Moottorin malli
b93. Moottorin malli
b94. Moottorin malli
b95. Moottorin malli
b96. Moottorin malli
b97. Moottorin malli
b98. Moottorin malli
b99. Moottorin malli
b100. Moottorin malli

2.2 Rekisteröintitodistus

”Rekisteröintitodistus on kolmikielinen ja ajokortin mallinen. Maistraatin myöntämä rekisteröintitodistus on voimassa niin kauan, kun uudessa todistuksessa oleviin vesikulkuneuvon rekisteritietoihin ei tehdä muutoksia. Omistajan on ilmoitettava rekisteritietojen muutoksesta 30 päivän sisällä Traficomille. Rekisteritietojen muutoksen jälkeen uusi rekisteröintitodistus postitetaan omistajalle automaattisesti. Omistaja voi myös halutessaan tilata uudenlaisen rekisteröintitodistuksen maksua vastaan, vaikka ei tekisi muutoksia rekisteritietoihin.” (Traficom: vesikulkuneuvojen rekisteröintitodistus 08.05.2021.)

Rekisteröintitodistuksesta, sekä veneen rekisteröinnistä käyn läpi vain yleisimmät osat. Yllä olevan kuvan mukainen korttimallinen rekisteröintitodistus sisältää tietoja itse vesikulkuneuvosta, moottorista ja omistajista/haltijoista. Rekisteröintitodistukseen merkitään eri kohdat kirjain ja numerokoodilla. (a4. 2011 = vuosimalli.) Tästä rekisteröintitodistuksesta ilmenee seuraavat asiat:

Vesikulkuneuvosta

- Tunnusnumero, traficom numero, sekä rekisteröintitodistuksen järjestysnumero
- Vesikulkuneuvon vuosimalli, merkki, malli, sekä vesikulkuneuvon nimi
- Suurin henkilöluku, kuorma, leveys, sekä pituus
- Rungon pituus, rakennusmateriaali, sekä pääväri
- Kortin myöntämispäivä, sekä rekisteritunnus

Moottorista

- Lukumäärä moottoreista
- Valmistenumero, merkki, sekä malli
- Asennettu moottoriteho (kilowatteina/hevosvoimina), sekä moottorin käyttövoima

Omistajista/haltioista

- Etunimi ja sukunimi, sekä veneen omistaja, tai haltija

Joissain rekisteröintitodistuksissa on pieni ero. Tämä ero ilmenee, jos rekisteröintitodistus on tilattu ennen 8.9.2016. Tämä eroavaisuus on se, että rekisteröintitodistukseen on merkitty valmistusvuosi vuosimallin sijaan. Tämän voi kuitenkin tarkastaa helposti rekisteröintitodistuksen kääntöpuolelta, jossa on selitteet jokaiselle kirjainkoodille erikseen.

Kun vesikulkuneuvo ensirekisteröidään, se saa rekisteröinnin yhteydessä rekisteritunnuksen. Tämä rekisteritunnus merkitään myös rekisteröintitodistukseen. (Koodi a16 yllä olevan kuvan rekisteröintitodistuksesta.)

(Traficom: Vesikulkuneuvojen rekisteritunnus 15.05.2019)

2.3 Vesikulkuneuvon rekisteröinti

Lähtökohtaisesti vesikulkuneuvo tulisi rekisteröidä. Vesiliikenneläissa määritellään tarkasti mitkä vesikulkuneuvot tulee rekisteröidä ja mitä ei. Vesikulkuneuvon rekisteröinnin tarkoituksena on ylläpitää vesiliikenteen turvallisuutta, sekä pyritään ehkäisemään vesikulkuneuvon käyttämisestä aiheutuvia haittoja. Tästä kyseenomaisesta rekisteristä on myös hyötyä niin pelastustoiminnalle, kuin myös valvontatoiminnalle.

Traficom:in ylläpitämä ”venerekisteri” nykyiseltä nimeltään liikenneasioiden rekisteri sisältää tiedot kaikista rekisteröidyistä vesikulkuneuvoista. Liikenneasioiden rekisteriin pystytään myös lisäämään vesikulkuneuvoja, joita ei vesiliikennelain mukaan tarvitse rekisteröidä.

Poliisin näkökulmasta liikenneasioiden rekisteri on hyvä, sillä sen avulla pystytään myös helpottamaan vesikulkuneuvojen-, sekä moottorikulkuneuvojen varkauksien selvittämistä.

(Traficom: Venerekisteri 02.07.2021)

2.3.1 Minkälaiset veneet tulee rekisteröidä?

Kuten aiemmin toin ilmi, lähtökohtaisesti veneet tulisi rekisteröidä liikenneasioiden rekisteriin. Vaatimuksina rekisteröinnille on runkopituus, moottoriteho sekä koneellinen vesikulkuneuvo. Mikäli rungon pituus on vähintään 5.5 metriä ja vene on purje- tai moottorivene, tulee vene rekisteröidä. Vesikulkuneuvot on myös merkittävä rekisteriin, mikäli valmistajan ilmoittama moottoriteho on vähintään 15 kilowattia, eli kansankielisesti 20 hevosvoimaa. Rekisteröintivelvollisuus kuuluu myös koneellisille vesikulkuneuvoilla. Näitä kulkuneuvoja ovat vesiskootteri, sekä valtion ja kuntien omistamat vesikulkuneuvot.

Kun vesikulkuneuvo rekisteröidään, tulee siihen rekisteritunnus, ja omistaja saa haltuunsa rekisteritodistuksen. Rekisteritunnuksen antaa vesikulkuneuvolle ensirekisteröinnin yhteydessä liikenne- ja viestintävirasto. Rekisteritunnus koostuu yleensä kirjain- ja numerosarjasta, mutta poikkeuksena on erityisrekisteritunnukset. Rekisteritunnuksen tulee olla sijoitettuna molemmille puolille venettä, siten, että ne ovat helposti nähtävissä. Tunnuksen tulee myös olla erivärinen, kuin vesikulkuneuvon pohjavärin, jotta tunnus erottuu vesikulkuneuvosta.

2.3.2 Vesikulkuneuvot, joita ei rekisteröidä.

On myös tiettyjä vesikulkuneuvoja, joita ei tarvitse rekisteröidä. Näitä vesikulkuneuvoja, joita rekisteröintivelvollisuus ei koske, on puolustusvoimien, sekä rajavartiolaitoksen vesikulkuneuvot. Myöskään kalastus- tai alusrekisteriin merkityjä vesikulkuneuvoja ei tarvitse rekisteröidä. Rekisteröintivelvollisuus ei myöskään koske ainoastaan kilpailukäytössä olevia vesikulkuneuvoja. Näillä vesikulkuneuvoilla ei kuitenkaan saa liikkua yleisesti, muuta kuin kilpailuissa. (Traficom: Venerekisteri 02.07.2021.)

3 VESILLÄ LIIKKUMISTA EDELLYTTÄVÄ VARUSTUS

Vesillä liikkumiselle on omat edellytyksensä. Aiemmin kävin läpi vesikulkuneuvon rekisteröintiä, mutta tässä kappaleessa käyn läpi vesikulkuneuvon kuuluvaa varustusta. Oikeanlainen varustus vesikulkuneuvossa edistää vesillä liikkujien turvallisuutta, ja täten oikeanlaisesta varustuksesta on kirjattu lakiin velvoitteet, mitä vesikulkuneuvossa kuuluu olla. Vesiliikennelain 6 luvun 107§ ensimmäisessä momentissa säädetään seuraavaa:

”Vesikulkuneuvon on oltava rakenteeltaan, varusteiltaan, kunnoltaan ja muilta ominaisuuksiltaan turvallinen niillä kulkuvesillä, joilla sitä käytetään.” (Vesiliikennelaki 6.107§ 1. mom.)

Mielestäni momentissa oleva kohta ”niillä kulkuvesillä, joilla sitä käytetään” on mielenkiintoinen. Suomalaiset vesistöt eivät hirveämmin poikkea toisistaan, lukuun ottamatta ympäröiviä meriä, joten vaikka laissa annetaan vapaus toimia tietyllä tavalla, ei se kuitenkaan mielestäni anna merkittävää vapautta.

3.1 Vesillä kulkijan turvallisuus

Vesillä liikkujalla tulisi olla tietynlaista varustusta, joka edistää vesillä liikkujan turvallisuutta. Laissa määrätään, että liikkeellä olevassa moottorilla varustetussa, tai rungotaan yli 5 metrin pituisessa purjeveneessä tulisi olla seuraavat varusteet.

3.1.1 Pelastusliivi

Veneessä tulee olla saatavilla hyväksytty pelastusliivi, kelluntapukine tai pelastuspuku kullekin vesikulkuneuvossa olevalle henkilölle. Näiden on vastattava kokoluokaltaan ja kantavuudeltaan henkilön kokoa ja painoa. Laissa ei määritellä, että näiden tulisi olla kunkin henkilön päällä vesillä liikkuessa, mutta niiden tulisi olla helposti saatavilla hätätilanteen sattuessa. (Vesiliikennelaki 108 §.)

Pelastusliivi



(Google kuvahaku: Pelastusliivit)

Kelluntapukine



(Google kuvahaku: Kelluntapukine)

Pelastuspuku



(Google kuvahaku: Pelastuspuku)

3.1.2 Vedenpoistoväline

Vesikulkuneuvossa tulee olla jonkinlainen laite, tai väline, jolla vesikulkuneuvosta pystyy poistamaan vettä. Tällaisia laitteita on esimerkiksi tyhjennyspumppu, tai jokin muu vedenpoistoväline, kuten äyskäri. (Vesiliikennelaki 108 §.)

Äyskäri



(Google kuvahaku: äyskäri)

Tyhjennyspumppu



(Google kuvahaku: Veneen tyhjennyspumppu)

3.2 Aivot ja vesikulkuneuvon ankkurointi

Vesikulkuneuvossa tulee olla aivot, taikka mela. Näillä vesikulkuneuvoa pystyy hallitsemaan tai pysäyttämään tarvittaessa, jos muita hallintalaitteita ei ole käytössä. Vaihtoehtoisesti vesikulkuneuvossa tulee olla ankkuri. Välineestä riippumatta, välineen tulee olla vesikulkuneuvon kokoon ja ominaisuuksien nähden oikeanlainen. (Vesiliikennelaki 108 §.)

Aivot



(Google kuvahaku: Aivot)

Naara-ankkuri



(Google kuvahaku: Ankkuri)

3.3 Paloturvallisuus

Vesikulkuneuvossa tulee olla asianmukaisesti vuoden välein tarkastettu käsisammutin, jos vesikulkuneuvossa on liekillä toimiva polttolaite, sisä- tai perämoottori, tai yli 25 kilowatin, eli 35 hevosvoiman perämoottori, paitsi, jos kyseessä on vesiskootteri. (Vesiliikennelaki 108 §.)

3.4 Viestintä

Mikäli vesikulkuneuvo on huvialus ja se liikennöi alueella, jossa tarjotaan alusliikennepalvelun mukaista alusliikennepalvelua, tulee vesikulkuneuvossa olla asianmukainen meri-VHF-radiopuhelin. (Vesiliikennelaki 108 §.)

Meri-VHF-radiopuhelin



(Google kuvahaku: Meri-VHF-radiopuhelin)

3.5 Merkinantolaitteet

Vesikulkuneuvoissa tulee myös olla vesiliikennelain 6 luvun 108 § mukaan meriteiden sääntöjen osan D osoittamat merkinantolaitteet. Meriteiden sääntöjen osan D sääntö numero 33 kirjataan äänimerkkivarusteista seuraavasti. Näiden tarkoituksena on herättää muiden vesilläliikkujien huomio ja näin estää mahdolliset yhteentörmäykset, tai muut vaaratilanteet. Vesikulkuneuvossa tulee myös olla valomerkit meriteiden sääntöjen C osan mukaan auringon laskusta auringon nousuun välisenä aikana, tai, jos näkyvyys on heikko, esimerkiksi sumun takia. Myös vesikulkuneuvon valojen tarkoituksena on ehkäistä yhteen törmäyksien riskiä.

Pituudeltaan vähintään 12 metrin aluksessa on oltava vihellin ja laivakello, sekä pituudeltaan vähintään 100 metrin aluksessa lisäksi kumistin, jonka ääntä ja sointia ei voida erehtyä pitämään laivakellon soittona. Laivakello tai kumistin voidaan kuitenkin korvata jollain sellaisella laitteella, joka pystyy antamaan vastaavia äänimerkkejä, edellyttäen, että vaadittavat äänimerkit myös aina voidaan antaa käsikäyttöisinä. Alle 12 metrin alus ei ole velvollinen pitämään edellä mainittuja äänimerkkivarusteita, mutta jollei näitä laitteita ole, on aluksessa oltava jokin muu laite, jolla voidaan antaa voimakas äänimerkki. (Valtiosopimukset: Kansainväliset säännöt yhteen törmäämisen ehkäisemiseksi merellä, 1972, D osa)

Kulussa olevassa konealuksessa tulee olla seuraavia valoja. Mastovalo aluksen keulaosassa, sekä toinen mastovalo perän puolella ja korkeammalla, kuin keulaosassa oleva mastovalo. Kuitenkaan pituudeltaan alle 50 metrin alus ei ole velvollinen näyttämään tällaista valoa, mutta se ei ole kiellettyä. Konealuksessa tulee olla myös perävalo, sekä sivuvalot. Pituudeltaan alle 7 metrin konealus, jonka suurin nopeus on enintään 7 solmua, voi edellä mainittujen valojen sijasta näyttää ympäri näköpiirin näkyvää valkoista valoa. Kuitenkin jos mahdollista on, tällaisen aluksen tulee myös näyttää sivuvaloja. (Valtionsopimukset: Kansainväliset säännöt yhteen törmäämisen ehkäisemiseksi merellä, 1972, C osa.)

Kulussa olevien purjealusten, sekä soutuveneiden tulee myös käyttää seuraavanlaisia valoja. Sivuvallot, sekä perävallot. Pituudeltaan alle 12 metrin purjealuksessa voidaan edellä mainitut valot pitää yhdistetyssä lyhdyssä maston huipussa, tai lähellä huippua parhaiten näkyvässä paikassa. Mikäli purjevene on alle 7 metrin pituinen, sen tulisi mahdollisuuksien mukaan näyttää edellä mainittuja valoja, mutta mikäli se ei ole mahdollista, sen on pidettävä saatavilla valkoista valoa näyttävä sähkölamppu, tai sytytetty lyhty. Näitä on näytettävä tarpeeksi hyvissä ajoin yhteentörmäyksen ehkäisemiseksi. (Valtionsopimukset: Kansainväliset säännöt yhteen törmäämisen ehkäisemiseksi merellä, 1972, C osa.)

Soutuvene voi käyttää edellä mainittuja valoja, mutta mikäli se ei niitä näytä, sen on alle 7 metrisen purjeveeneen tavoin pidettävä saatavilla valkoista valoa näyttävä sähkölamppu, tai sytytetty lyhty.

4 VESILLÄ LIIKKUMISEN EDELLYTYKSIÄ

Vesikulkuneuvojen käyttöön liittyy yleisiä velvollisuuksia. Aiemmin olen käynyt läpi tarkemmin joi-tain edellytyksiä, mitä tulee olla vesikulkuneuvossa, kun sillä liikutaan vesillä. Tässä kappaleessa käyn läpi niin päällikön velvollisuuksia, kuin myös muutakin lainsäädäntöä liittyen yleisiin velvol-lisuuksiin, sekä edellytyksiin vesillä liikkeessä.

4.1 Vesikulkuneuvon käyttämistä koskevat yleiset velvollisuudet

Vesiliikennelaissa käydään läpi yleisiä velvollisuuksia vesikulkuneuvon käyttämiselle. Vesikulku-neuvon käyttäjän on noudatettava olosuhteiden edellyttämää huolellisuutta ja varovaisuutta liikku-essaan vesillä. Vesillä liikkuja ei saa vaikeuttaa, tai aiheuttaa häiriötä muille vesillä liikkujille, ellei hänellä tähän ole jotain pakottavaa syytä. Vesillä liikkuja ei myöskään saa aiheuttaa toisille vesillä liikkujille vaaraa, tai vahinkoa. Vesikulkuneuvon käyttäjä ei myöskään saa aiheuttaa tarpeetonta haittaa, vaaraa, tai häiriötä luonnolle ja muulle ympäristölle, kalastukselle, yleiselle luonnon virkis-tyskäytölle, tai muulle yleiselle tai yksityiselle edulle.

Vesikulkuneuvon käyttäjällä on myös vaatimus, jotta tämän on osallistuttava oman kykynsä mukaan muualla laissa edellytettyihin pelastustoimenpiteisiin, sekä muutoinkin niihin toimiin, joihin onnettomuus- tai vaaratilanne antaa aiheutta. (Vesiliikennelaki 5 §.)

4.2 Vesikulkuneuvon kuljettajaa, päällikköä ja luovuttajaa koskevat yleiset vaatimukset

Vaikka vesikulkuneuvon kuljettaja ei yleensä tarvitse ajokorttia kuljettaakseen vesikulkuneuvoa, on vesikulkuneuvon kuljettajalle kuitenkin tiettyjä edellytyksiä, jotta tämä saa kuljettaa vesikulkuneuvoa. Näitä edellytyksiä ovat muun muassa tarvittava ikä, kyky, sekä taito vesikulkuneuvon hallitsemisessa. Rekisteröitävää, moottorikäyttöistä vesikulkuneuvoa saa kuljettaa ja hallita vain 15- vuotta täyttänyt henkilö. Vesikulkuneuvoa ei saa luovuttaa sellaiselle henkilölle, joka ei täytä edellä mainittuja kriteereitä. Poliisin tehtävänä on valvoa, että edellä mainitut kriteerit täyttyvät. Mikäli ne eivät täyty, ei vesikulkuneuvolla ole oikeutta liikkua.

Lähtökohtaisesti vesikulkuneuvolla tulisi olla päällikkö, joka vastaa vesikulkuneuvon kulusta ja turvallisuudesta, ellei merilain 6 luvusta muuta johdu. Päällikkö on sellainen henkilö, joka tosiasiallisesti ohjailee, sekä hallitsee vesikulkuneuvoa. Mikäli on epäselvää, kuka päällikkö on, päällikön vastuun ottaa viime kädessä se henkilö, joka on merkitty vesikulkuneuvon omistajaksi, tai haltijaksi. Edellytyksenä myös on, että omistaja tai haltija on tosiasiasa voinut ohjailla, tai hallita vesikulkuneuvoa. Kuitenkin sellaisen vesikulkuneuvon, jonka arvioidaan sen tyypin, koon, käyttötarkoituksen tai liikkuma-alueen perusteella aiheuttavan vaaraa niin toisen terveydelle, tai ympäristölle, tulee päällikön olla 18- vuotta täyttänyt, sekä hänellä tulee olla tarvittavat tiedot ja kyky kyseenomaisen vesikulkuneuvon kuljettamiseen. Vaatimusten tarkennuksia käy läpi liikenne- ja viestintävirasto, mutta tarkemmat vaatimukset tulevat myös esille tämän opinnäytetyön produktissa. (Vesiliikennelaki 40 §.)

Mikäli vesikulkuneuvo on luovutettu, tai vuokrattu jollekin kuljetettavaksi, ohjaittavaksi tai hallittavaksi, tulee vesikulkuneuvon luovuttajan huolehtia siitä, että vesikulkuneuvo on kyseiselle vesialueelle, sekä siihen liittyviin olosuhteisiin rakenteeltaan, kunnoltaan ja ominaisuuksiltaan turvallinen, siten kuin vesiliikennelain 107 § määrätään. 107 § käydään läpi vesikulkuneuvon varustus, kunto ja rakenne. Vesikulkuneuvon tulee täyttää edellä mainitut kriteerit luovutushetkellä. Lisäksi vesikulkuneuvon luovuttajan tulee antaa vastaanottajalle riittävä opastus vesikulkuneuvon turvalliseen käyttöön. (Vesiliikennelaki 6 §.)

4.2.1 Päällikön yleisiä vastuita

Kuten aiemmassa kappaleessa jo kävin hieman läpi päällikön vastuuta vesikulkuneuvossa, tässä kappaleessa erittelen ja käyn läpi niitä tarkemmin. Päällikön vastuulla on pitää huolta, että vesikulkuneuvo on varustukseltaan, ominaisuuksiltaan, rakenteeltaan, sekä kunnoltaan turvallinen

olosuhteisiin nähden. Vesikulkuneuvon varustuksesta, rakenteesta, kunnosta, sekä muista ominaisuuksista säädetään vesiliikennelain 107 § ja 108 §:ssä tarkemmin. Olen myös käynyt edellä mainitut kohdat käynyt läpi aikaisemmin kohdissa 2.3–3. Vesikulkuneuvon päällikön tehtävänä on myös ohjeistaa muut matkustajat turvallisesta toiminnasta vesikulkuneuvossa riittävällä tavalla. Esimerkiksi osoittaa missä pelastusliivit sijaitsevat, ohjeistaa vesikulkuneuvossa liikkumisesta, sekä puuttuu vaaralliseen toimintaan. Kaikki tämä on tapauskohtaista eikä jokaiselle vesikulkuneuvolle ole määritelty erinäisiä turvallisuusseikkoja, eli niin sanottua maalaisjärjenkäyttöä. Kiikkerässä veneessä ei heiluta ja hypitä ympäriinsä. Vesikulkuneuvon päälliköllä on myös vastuu vesikulkuneuvossa olevien vesiliikennelain 108 §:ssä mainittujen varusteiden kunto ja niiden ylläpito.

Päällikön vastuulla on pääasiassa vesikulkuneuvon kuljettaminen, sekä hallinta, on myös päällikön vastuulla, että vesikulkuneuvossa on tarvittavia merikarttoja, tai merenkulkujulkaisuja, mikäli matka vaatii suunnittelua matkan pituuden, tai muun vastaavan syyn, tai olosuhteen johdosta.

Vesikulkuneuvon päällikkö vastaa matkustajien turvallisuudesta, ja on päällikön vastuulla, että matkustajilla on puettuna tarvittavat kelluntavälineet sään, aallokon, vesikulkuneuvon kunnan tai muiden olosuhteiden niin edellyttäessä. (Vesiliikennelaki 7 §.)

5 VESILIIKENNERIKOS JA VESILIIKENNERIKKOMUKSET

Tässä kappaleessa käyn yleisimpiä vesiliikenneriikkomuksia, sekä rikoksia, joita poliisille tulee vastaan vesiliikennevalvonnan yhteydessä. Kuitenkin keskityn pääosin niihin asioihin, jotka ilmenevät veneen tarkastuksen yhteydessä ja rajaan ulos ylinopeudet, sekä liikennesääntöjen noudattamatta jättämisen.

Kuten muissakin rikoksissa, tulee vesiliikenneriikoksissa ottaa huomioon rikoksen tahallisuus, sekä huolimattomuus rikoksessa, tai rikkomuksessa.

5.1 Vesiliikenneriikos

Vesiliikennelain 8 luvun 120 § määrittää vesiliikenneriikokset. En käy tässä kappaleessa niitä vaihe vaiheelta läpi, sillä tulen ottamaan yleisimpiä rikoksia esille liittyen veneen varustukseen opinnäytetyöni produktissa. Pääosin vesiliikenneriikoksesta määrätään sakko, ellei jossain muussa lakipykälässä määrätä tapauksesta ankarampaa rangaistusta. (Vesiliikennelaki 120 §.)

5.2 Toimenpiteestä luopuminen ja huomautus

Vesiliikenneriikoksesta voidaan jättää ilmoitus tekemättä, syyte ajamatta, tai rangaistus tuomitsematta, mikäli teko on olosuhteisiin nähden vähäinen.

Tämä on mielestäni tärkeä kohta ymmärtää, sillä vesillä liikkeessä matkat ovat pitkät. Esimerkiksi, jos ilta-aikaan tavataan selällä, ilman muuta liikennettä henkilö yksin veneellä, ja henkilö puhaltaa seulonta-alkometriin 1.07 promillea, täyttyykö rikoslain 23 luvun 5 §:n mukainen vesiliikennejuopumus rikosnimike ja hänet kuskattaisiin esimerkiksi tarkkuusalkometriin, tai verikokeisiin. Mielestäni tässä tapauksessa puhallutetaan kyseinen henkilö uudestaan hetken päästä ja tällä tarkastetaan, onko promillemäärä nouseva, vai laskeva. Lakipykälässä, jossa säädetään vesiliikennejuopumuksesta, painotetaan, että mikäli olosuhteet ovat sellaiset, että teko on omiaan vaarantamaan toisen turvallisuutta, tulee vesiliikennejuopumuksesta epäilty tuomita sakkoon, tai vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi. Yllä olevassa tapauksessa tulisi myös ottaa huomioon kyseenomaisen henkilön kyky kuljettaa vesikulkuneuvoa, sekä onko olosuhteet sellaiset, että hän vaarantaisi muuta liikennettä. Tässä tapauksessa oletetaan nyt, että kyseinen henkilö on kykenevä kuljettamaan vesikulkuneuvoa ja seulonta-alkometrin toisen puhallutuksen tulos ei ole nouseva, voitaisiin henkilö puhuttaa ja ohjeistaa tulevaisuuden varalta. Voidaan tässä tapauksessa olettaa, että ilta-aikaan vesiliikenne on vähenemään päin, eikä alueella ole nähtävissä muita vesikulkuneuvoja, joten olosuhteet, sekä muiden turvallisuuden vaarantuminen ei täyty. Tästä syystä henkilöä ei voida epäillä vesiliikennejuopumuksesta, mutta tätä voidaan ohjeistaa, sekä puhuttaa. (Vesiliikennelaki 121§, sekä rikoslaki 23.5§.)

5.3 Vesiliikenteen liikennevirheen maksun määrääminen

Vesiliikennelaissa ohjeistetaan liikennevirhemaksun määräämistä. Vesiliikenneriikkomuksessa liikennevirheen maksun määrää poliisi, rajavartiosto, tai tullit.

Mikäli henkilölle annetaan kaksi liikennevirhemaksua kahdesta vesiliikenneriikkomuksesta, tulee tässä tilanteessa menetellä seuraavasti. Ankarimman liikennevirhemaksun päälle annetaan 40 euron liikennevirhemaksu toisesta vesiliikenneriikkomuksesta. Mikäli vesiliikenneriikkomus on vähäinen, siitä on liikennevirhemaksun sijaan annettava huomautus.

Tietyissä tapauksissa vesiliikenneriikkomuksesta ei saa määrätä liikennevirhemaksua. Näitä tapauksia on seuraavanlaisesti. Mikäli vesiliikenneriikkomuksesta epäiltyä epäillään esitutkinnassa, syyteharkinnassa, tai tuomioistuimessa samasta teosta, tai jos epäillylle on samasta teosta annettu lainvoimainen tuomio, tai määrätty rangaistus, ei tälle liikennevirhemaksua saa antaa. Myös, jos epäiltyä epäillään samalla teolla tehdystä rikoksesta, tai vesiliikenneriikkomuksesta epäilty ei ole täyttänyt viittätoista vuotta, ei saa liikennevirhemaksua antaa. Kolmessa ensimmäisessä tapauksessa tulisi kirjata asiasta uusi rikosilmoitus. Jälkimmäisessä, eli mikäli epäilty on alle 15-vuotias, tulee ottaa yhteyttä tämän vanhempiin, sekä sosiaalipäivystykseen.

Liikennevirhemaksu on jätettävä määräämättä myös, mikäli teko on ilmeisesti johtunut anteeksi annettavasta huomaamattomuudesta, tai ajattelemattomuudesta, taikka jos seuraamuksen määrääminen olisi jostain muusta syystä kohtuutonta. (Vesiliikennelaki 122 §.)

5.4 Vesikulkuneuvon päällikön yleisimpiä rikkomuksia

Tässä kappaleessa käyn läpi yleisimpiä vesikulkuneuvon päällikön rikkomuksia. Kappaleesta kuitenkin rajaan ulos vesikulkuneuvolla liikkumiseen liittyvät rikkeet, ja keskityn vesikulkuneuvon varustukseen, sekä rekisteröintiin kohdistuviin rikkeisiin.

Vesikulkuneuvon päällikkö on vastuussa vesikulkuneuvossa olevasta varustuksesta. Mikäli vesikulkuneuvon päällikkö laiminlyö vastuunsa eikä ole huolehtinut, että vesikulkuneuvossa on vesiliikennelain 108§:n mukaiset varusteet, tälle tulee antaa rangaistukseksi 70 euron liikennevirhemaksu. Vesikulkuneuvon päällikön tulee kysyttäessä antaa vesiliikennettä valvovalle henkilölle kulkuneuvoa ja varusteita koskevat erikseen säädetyt, tai määrätyt asiakirjat. Mikäli tällainen asiakirja puuttuu, ne on vesiliikennettä valvovan henkilön antaman kohtuullisen määräajan kuluessa esittämään asiakirjan tarkastuksessa osoitettavalle viranomaiselle. (Vesiliikennelaki 123 §.)

5.5 Vesikulkuneuvon haltijan, tai omistajan yleisimpiä rekisteröintirikkomuksia

Vesikulkuneuvo tulee rekisteröidä, kun vesikulkuneuvossa täyttyvät tietyt kriteerit. Näitä kriteerejä olen käynyt aikaisemmin läpi opinnäytetyössäni kohdassa 2.3.1. (Minkälaiset veneet tulee rekisteröidä?)

Mikäli vesikulkuneuvon omistaja ei suorita vesikulkuneuvolle ensirekisteröintiä (vesiliikennelaki 114 §.) ja kuljettaa vesikulkuneuvoa siitä huolimatta, tulee hänelle kirjata tapauksesta 70 euron liikennevirhemaksu. Sama pätee myös, mikäli vesikulkuneuvon omistaja ei tee tuhoutuneesta, romutusta, tai puretusta 30 päivän aikana ilmoitusta lopullisesta poistosta liikenne- ja viestintävirastolle.

Jos vesikulkuneuvon omistaja ei ole tehnyt määräajassa (30 päivän kuluessa muutoksesta) muutokset rekisteröintiä, tulee hänelle antaa tapauksesta 70 euron liikennevirhemaksu. Kriteerit muutosrekisteröinnille löytyvät vesiliikennelain 7 luvun 115 §:stä.

Sekä jos vesikulkuneuvon kuljettajana ei pidä mukanaan vesiliikennelain 7 luvun 117 § mukaista rekisteröintitodistusta, tai kuljettaa rekisteröitävää vesikulkuneuvoa vesiliikennelain 7 luvun 118 §:n vastaisesti siten, että siinä ei ole näkyvää rekisteritunnusta, tulee vesikulkuneuvon kuljettajalle antaa 70 euron liikennevirhemaksu.

(Vesiliikennelaki 8 luku, vesiliikennenerikos ja vesiliikennenerikkomukset)

6 PRODUKTI

Tässä luvussa käsittelen itse produktia, sen suunnittelua ja valmistusta. Pohdin produktissa esiintulleita ongelmia, sekä kuinka ratkaisin ongelmat. Pyrin myös havainnollistamaan produktia siten, että sitä on helppo lukea.

6.1 Produktin suunnittelu

Olin visualisoinut produktin ulkonäön jo siinä vaiheessa, kun aloitin opinnäytetyöni tekemisen. Päätökseni kuitenkin oli, että en aloita produktin suunnittelua, ennen kuin olin saanut käsiteltyä teoria-puolen pääosin kokonaan opinnäytetyössäni. Tämän päätöksen tein, koska aiheena veneily ja vesiliikennelaki ei ollut minulle ennestään kauhean tuttu, joten tutustumalla perinpohjaisesti lainsäädäntöön ja veneilyyn, sain mielestäni parhaimmat mahdolliset valmiudet muodostaa opas, joka on helposti luettavissa. Mielestäni tapausta auttoi myös se, että koska itse olen vasta-alkaja näissä asioissa, pystyin luomaan oppaan siten, että sitä on toisenkin vasta-alkajan helppo käyttää ja lukea.

Ensimmäisenä vaiheena produktissani mietin, mikä olisi järkevin asettelu produktilleni. Kävin eri järjestyksiä läpi ja lopulta päädyin miettimään, että olisiko järkevin järjestellä produktin sisältö lakien mukaan, vai mielestäni sen mukaan, miten vesikulkuneuvo on järkevin tarkastaa. Päädyin jälkimmäiseen vaihtoehtoon. Aloin järjestellä produktia siten, että kävin ensin paperille läpi vaihe vaiheelta järjestyksen, jossa vene tarkastetaan. Pyrin muistelemaan aiempia kokemuksiani vesikulkuneuvon tarkastuksesta ja ryhdyin kirjaamaan asioita sen mukaan. Huomasin, että tällä tyylillä sain produktin helposti jaoteltua eri osa-alueisiin ja oppaasta tuli helppo lukuisempi.

6.2 Toteutus

Produktin toteutuksen ensimmäinen vaihe oli suunnitella ulkoasu produktille. Ajattelin, että ulkoasu on paras suunnitella ensin, koska kun aloin kirjaamaan tietoa produktiin, oli se näin paljon helpompaa. Ulkoasusta päätin tehdä mahdollisimman yksinkertaisen näköisen. Onhan kyseessä kuitenkin opas, joten ajattelin, että taiteellisuudet voin jättää pois.

Seuraavaksi aloin kirjaamaan produktia valmiiksi. Aloitin ensiksi kirjaamaan vesikulkuneuvon varustusta. Tähän päätökseen tulin, koska ajattelin, että vesikulkuneuvoa tarkastaessa katsottaisiin ensimmäisenä, onko vesikulkuneuvossa kaikki tarpeellinen kyydissä. Tarkoitin varustuksella pelastusliivejä, airoja, ankkureita yms. Päätin asettaa jokaisen kohdan viereen kuvan, jotta se selventäisi mitä tarkoitan milläkin kohdalla.

Veneen varustuksen tarkastaminen ja turvallisuus

Pelastusliivi, kelluntapukine, tai pelastuspuku



- Jokaiselle henkilölle veneessä oma kappale. (Vesiliikennelaki 6.108§)
- Päällikön vastuulla, että löytyvät veneestä, ja ovat asianmukaiset kokoluokaltaan, sekä kantavuudeltaan. (Vesiliikennelaki 1.7§.)
- Saatavilla helposti, tai puettuna mikäli sää, aallokko, vesikulkuneuvon kunto, tai jokin muu olosuhde niin edellyttää.

Puutteellisuudesta: Vesiliikennelaki 8 luku 123 §, päällikön yleisimmät rikkeet. 70 euron liikennevirhemaksu.

Päätin merkitä kunkin kohdan tärkeimmät asiat järjestyksessä kuvan viereen. Kohdissa ilmenee, miten kyseinen artikkeli kuuluu olla vesikulkuneuvossa, kenen vastuulla kyseinen artikkeli on, sekä mahdollisesti muut lisäykset, jotka kuuluvat kyseenomaiseen artikkeliin. Näiden kohtien alle kirjasin, mitä kyseisen artikkelin puutteellisuudesta seuraa, ja mihin lakiin viittaan.

Seuraava vaihe vesikulkuneuvon varustuksen jälkeen oli mielestäni vesikulkuneuvon rekisteröinti. Tähän päädyin, koska ajattelin, että se olisi seuraava tarkastettava asia vesikulkuneuvossa. Kirjasin kyseisen kohdan viereen vesikulkuneuvon rekisteröintivelvoitteet, jotta se selventää, mitkä vesikulkuneuvot tulee rekisteröidä. Samalla tavalla kuin aiemmin asetin ensin kuvan, ja sitten kirjasin kuvan oikeaan reunaan tarkastettavat asiat tiivistettynä, sekä alle kohdan puutteellisuudesta. Rekisteröinnin alle kuuluvia asioita on myös rekisteritunnus, sekä rekisteritodistus.

Kolmantena vuorossa päätin olevan kuljettajan pätevyys. Tämän kohdan sijoittaminen produktiin oli tietyllä tavalla hankalaa, sillä vesikulkuneuvon kuljettajan kykyä kuljettaa vesikulkuneuvoa tulisi tarkkailla jo ennen, kuin vesikulkuneuvoa pyritään pysäyttämään. Päätin kuitenkin, että tämä kohta olisi kolmantena, koska mikäli vesikulkuneuvo ei ole rekisteröintivelvollinen, saa sitä kuljettaa myös alle 15- vuotias henkilö. Lisäsin kuljettajan pätevyyteen myös kohdan vesiliikennejuopumuksesta. Tässä koin toisen ongelmani produktin valmistuksessa. Mietin, kuinka saisin parhaiten esille tärkeät kohdat vesiliikennejuopumuksesta säätävästä laista, ja päätin, että teen asiasta taulukon, johon jaan jokaisen kohdan kyseenomaisessa laissa.

Vesiliikennejuopumuksesta

Kuljettaa vesikulkuneuvoa siten, että



Hänen veren alkoholipitoisuus on vähintään 1.0 promillea		Hän on käyttänyt jotain muuta huumaavaa ainetta		Olosuhteet ovat sellaiset, että
Tai uloshengitysilmassa vähintään 0,44mg/l alkoholia	TAI	Tai jotain muuta huumaavaa ainetta ja alkoholia	JA	Teko on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle
Tai että hänen kykynsä tehtävän vaatimiin suorituksiin on huonontunut		Siten että hänen kykynsä tehtävän vaatimiin suorituksiin on huonontunut		On tuomittava vesiliikennejuopumuksesta sakkoon, tai vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi.

(Rikoslaki 23.5§.)

(Kuva: Opinnäytetyön produkti)

Päädyin tekemään yllä näkyvän taulukon. Mielestäni sain taulukosta selkeän ja helppolukuisen. Jokainen lainkohta on jaettu erikseen, mikä selkeyttää kyseenomaisen lain lukemista. Oletukseni on se, että valmistunut poliisi, joka mahdollisesti kyseenomaista taulukkoa lukee, osaa jo lukea lakia vaadittavalla tarkkuudella.

Viimeisessä kohdassa käyn läpi vesikulkuneuvossa olevat merkinantolaitteet, sekä valot. Pyrin käymään vesikulkuneuvot kunkin vesikulkuneuvotyyppin mukaan kohtuullisen selvässä järjestyksessä.

Soutuvene



- Vähimmäisvaatimuksena on, että soutuveneeseen on pidettävä valmiina saatavilla valkoista valoa näyttävä sähkölamppu tai sytytetty lyhty. Sama pätee alle 7 metrin purjeveneeseen. (Valtionsopimukset: Kansainväliset säännöt yhteentörmäämisen estämiseksi merellä, 1972, C osa sääntö 25.)

(Kuva: Opinnäytetyön produkti)

Alle seitsemän metrin pituisen vesikulkuneuvon valot ja merkkikuviot



- Avoimen alle 7 metrin pituisen vesikulkuneuvon, jossa ei ole kansirakenteessa, tai rungossa vähintään 1 metrin korkeudella vesiviivasta sivuvaloille mahdollista kiinnityspaikkaa, voidaan käyttää 360° jokaiseen suuntaan näkyvää valkoista valoa.
- Alle 7 metrin pituisen vesikulkuneuvon ei tarvitse käyttää meriteiden sääntöjen C osan mukaisia merkkikuvioita, ellei kyseessä ole konevoimainen vesikulkuneuvo, jossa on purjeet ylhäällä. (Vesiliikennelaki 2.30§.)

6.3 Ongelmat ja lopputulos

Produktin kasaamisessa ilmeni tiettyjä ongelmia. Ensimmäisenä ongelmana ilmeni oppaan järjestykseen liittyvät seikat. Pohdin vesiliikennejuopumuksen, sekä vesikulkuneuvon kuljettajan kyvyn tarkastamisen paikkaa oppaassa, sillä periaatteessa ne suoritettaisiin ennen kuin muuta venettä ryhdytään tarkastamaan. Päädyin kuitenkin asettamaan nämä kaksi asiaa rekisteröinnin tarkastamisen jälkeen, koska koin sen olevan oppaassa tuossa kyseenomaisessa paikassa parempi, sillä

veneeseen ulkoisen tarkastuksen jälkeen, pystyttäisiin keskittymään parhaiten itse kuljettajan pätevyyksien tarkastamiseen. Oppaani ei myöskään sido suorittavaa poliisimiestä toimimaan siinä järjestyksessä kuin oppaassani lukee, vaan jokainen poliisimies pystyy kehittämään oman taktiikkansa vesikulkuneuvon tarkastamista varten, siten, kuin parhaaksi itse näkee. Oppaani on pääasiallisesti suuntaa antava.

Toinen ongelma minulle kehkeytyi, kun suunnittelin ohjeita kunkin tarkastettavan asian kohdalle. Mietin, että kuinka saisin mahdollisimman lyhyesti ja ytimekkäästi ilmaistua kaikki tärkeimmät asiat, kuten esimerkiksi vaatimukset ja vastuun varustuksen suhteen. Ongelma ratkesi kuitenkin kohtuullisen helposti, kun alkoi vain suoraan sanottuna kokeilemaan erilaisia vaihtoehtoja, miten kunkin tekstin saisi tiivistettyä siten, että siitä saa selvää ja antaa myös laillisesti korrektein ohjeistuksen.

Kolmas ongelma ilmeni minulle siinä, kun yritin luoda mahdollisimman hyvän taulukon vesiliikennejuopumuksesta säättävästä laista. Alkuun ajattelin, että kirjaisin vain lain suoraan ja sellaisenaan oppaaseen, mutta päätin kuitenkin, että on siitä saatava jokin jäsennellympi versio, joka on helposti luettavissa. Lähdin siis suunnittelemaan kyseenomaista taulukkoa. Huomasin, että lain pystyy jakamaan niin sanotusti 9 eri osaan. nämä 9 osaa jaoin 3 eriin osaan, jotka erotellaan sanalla ”tai”, sekä ”ja”. Näissä ensimmäisessä 6 kohdassa kukin kohta jaetaan sanalla ”tai”, sekä, ”siten”. Mielestäni sain tehtyä taulukosta järkevän ja helppolukuisen, joka erottelee niin sanotut teonkuvaukset

Pääosin produktin tekovaiheessa minulla ilmeni vähän ongelmia, sillä olin saanut kehitettyä vision, jonka mukaan produktia tein. Produkti siis valmistui käytännössä kokonaan suunnitelman päälle. Mielestäni produkti onnistui hyvin, ja siitä tuli helppolukuinen, sekä hyvin tiivistetty muutamalle sivulle. Olen tyytyväinen siihen, että käytin produktissa havainnollistavia kuvia. Mielestäni kuva kertoo enemmän kuin tuhat sanaa, joten esimerkiksi kohdassa, jossa käyn läpi vesikulkuneuvon valoja, on kuvat oikein tarpeelliset. Uskon, että produktista on hyötyä tulevaisuudessa jollekin, joka veneilystä kiinnostuu.

7 POHDINTA

Tässä luvussa pohdin opinnäytetyöni etenemistä, ongelmakohtia, sekä niin hyvää, kuin huonoakin. Käyn läpi myös omaa ammatillista kehittymistäni, sekä pohdin, kuinka tekemääni opasta voisi mahdollisesti jatkossa jalostaa.

7.1 Opinnäytetyön tekeminen

Opinnäytetyötäni työstin yksin, joten kaikki on minun omaa tekemääni. Aloitin opinnäytetyöni tekemisen pääosin teoriaosuudella ja jätin produktin luomisen viimeiseksi. Tämän päätöksen tein, koska mielestäni sain produktista parhaimman mahdollisen, vasta kun olin käynyt muun

teoriaosuuden opinnäytetyöhöni. Ajattelen, että näin minulla oli paras oppi takaraivossa ja kun aloin kirjoittamaan produktia, pystyin helposti etsimään tietoa, kun tiesin mitä hakea ja suurimman osan muistin lähes ulkoa.

Mielestäni opinnäytetyön yksin tekeminen ei ole ollut ongelma. Olen saanut luoda opinnäytetyöstäni juuri sellaisen kuin itse olen halunnut, eikä minun ole tarvinnut käydä palaverieja toisen osapuolen kanssa. Varmasti työtä olisi voinut jakaa, mikä olisi helpottanut taakkaa, mutta toisaalta näin olen jatkuvasti ollut ajan tasalla, missä mennään, mitä on tehty ja mitä seuraavaksi tapahtuu.

Aikataulutukseni opinnäytetyön teon suhteen on mielestäni onnistunut kohtuullisen hyvin. Tarkoitukseni on ollut työstää lähes joka päivä opinnäytetyötä noin 2–3 tunnin ajan. Näin olen saanut keskittyä myös muihin opintoihin, sekä opinnäytetyöni on jatkuvasti edennyt.

Opinnäytetyöni valmistuksen olen pyrkinyt tekemään mahdollisimman järjestelmällisesti kappale kerrallaan, enkä ole ryhtynyt hyppimään edes takaisin, jos jotain on tullut mieleen, sillä se keskeyttää ajatuksen juuri sillä hetkellä olevasta kappaleesta. Olen mieleen tulleet asiat kirjannut ylös muistiin ja kun olen päässyt yhdestä aiheesta pois, olen kirjannut nuo muistiinpanot opinnäytetyöhöni. Näin mielestäni olen onnistunut työstämään opinnäytetyötä hyvin järjestelmällisesti ja tehokkaasti.

7.2 Vesiliikennejuopumus

Kohdasta, jossa käsittelen vesiliikennejuopumusta alan pohtimaan tunnusmerkistöä, jonka on täyttyvä, jotta henkilö syyllistyisi vesiliikennejuopumukseen. Vesiliikennejuopumuksesta säädettyä vässä laissa rikoslain 23 luvun 5 §:ssä yksi ehto vesiliikennejuopumuksen täyttymiselle on, että olosuhteet ovat sellaiset, että teko on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle. Mikäli tämä kohta ei täyty, ei myöskään vesiliikennejuopumus täyty. Oletetaan vaikka, että henkilö kuljettaa vesikulkuneuvoa päihtyneenä siten, että hänen veressään on alkoholia yli 1 promillea, mutta hän kuljettaa vesikulkuneuvoa muutamaa päivää juhannuksen jälkeen järven selällä, jossa ei ole havaittavissa muuta liikennettä usean kilometrin alueella, eikä tällä henkilöllä ole vesikulkuneuvon kyydissä muita. Tällöin henkilö ei mielestäni aiheuta vaaraa toisen turvallisuudelle, sillä olosuhteet ovat sellaiset, että toiselle ei vaaraa pystytä aiheuttamaan. Voiko kuitenkin olla mahdollista, että kyseinen kuljettaja aiheuttaisi vaaraa jollekin muulle myöhemmin, esimerkiksi vilkkaassa satamassa, tai muussa vastaavassa. Yritin etsiä löytyisikö mahdollisesti vesiliikennelaista lain kohtaa ajon estämisestä. Kuitenkaan tällaista lainkohtaa ei löydy vesikulkuneuvolle, vaan kyseinen lain kohta on tarkoitettu moottorikäyttöiselle ajoneuvolle, johon vesikulkuneuvo ei kuulu. Lähtökohtaisesti henkilö siis tässä tapauksessa ilman muita toimenpiteitä puhutettaisiin, sekä ohjeistettaisiin. Mikäli kuitenkin henkilö osoittaisi, että tämän kyky hallita vesikulkuneuvoa on alentunut, tai sitä ei

ole ollenkaan, voitaisiin ajo estää. Tällöin kyseenomaisen vesikulkuneuvon päällikön vastuulla on hoitaa vesikulkuneuvo rantaan. Kutsukoon sitten jonkun hinaamaan, tai muuta vastaavaa.

Toinen asia, jota pohdin, oli se, että jos tavataan henkilö, joka puhaltaa esimerkiksi 1.05 promillea, tai muun vastaavan vähäisen ylityksen rangaistavuuden rajasta, ja lähin terveysasema, tai poliisi-asema, jossa voidaan ottaa verikokeet, tai tarkkuusalkometri on esimerkiksi useamman tunnin päässä, kannattaako veneen kuljettajaa lähteä kuskaamaan testeihin, vain todetakseen sen, että nyt muutaman tunnin päästä henkilö puhaltaakin hieman alle rangaistavuuden. Mielestäni, henkilöä ei kannata lähteä kuskaamaan lähimpään paikkaan, jossa voidaan ottaa verikoe, tai puhalluttaa tarkkuusalkometrillä, kannattaisi tässäkin tapauksessa puhuttaa, sekä ohjeistaa kyseenomaista henkilöä.

Vesiliikennejuopumusvalvonnassa mielestäni tulisi olla mukana sairaanhoitaja, tai joku henkilö, joka pystyy ottamaan verikokeet epäillyiltä henkilöiltä paikan päällä. Tällöin vesiliikenteessä tapahtuvia rikoksia saataisiin kitkettyä tehokkaammin, eikä jouduttaisi miettimään resurssikysymyksiä tarkastusten takia.

7.3 Kehitysmahdollisuudet

Mielestäni opinnäytetyö, sekä opinnäytetyön produkti onnistuivat hyvin. Kehitettävänä olisin voinut suunnitteluvaiheessa pyrkiä rajaamaan aihetta paremmin ja ottaa ennakolta selvää paremmin asioista. Nyt jouduin etsimään tietoa huomattavasti enemmän kuin hyvällä pohjatyöllä olisi tarvinnut. Kerkesin myös ajattelemaan mahdollisia tulevia opinnäytetöitä aiheeseen liittyen.

Jo ennen kuin aloitin tekemään opinnäytetyötä, kehitelin muitakin vaihtoehtoja opinnäytetyöksi, kuin tehdä oppaan veneen tarkastamisesta. Tällaisia vaihtoehtoja voisi olla mahdollisesti eräänlainen helpompi lukuinen sakkokäsikirja, tai kaavio, jonka tarkoituksena olisi helpottaa poliisin työtä sakon kirjoittamisessa. Tämä vaihtoehto oli mielessäni, koska välillä sakon kirjoittamisessa on haasteita, kun ei esimerkiksi tarvittava teonkuvaus löydykään poliisin sakkojärjestelmän kautta heti. Tällaisen käsikirjan voisi tehdä niin liikennepuolelle, tai vesiliikenteeseen liittyen. Kirjo on suuri, joten kannattaisi keskittyä tiettyyn osa alueeseen, eikä ryhtyä tekemään kaikesta kerralla isompaa käsikirjaa.

7.4 Itsearviointi

Tämän kyseisen opinnäytetyön tekeminen ei mielestäni ollut haastavaa, sillä aihe oli itselle mielenkiintoinen ja siitä ei ollut tehty aikaisempia opinnäytetöitä. Tietysti oman hankaluutensa toi tapaukseen mukaan, se, kun ei ollut mitään, mihin verrata omaa työtä, mutta toisaalta se antoi vapauden tehdä opinnäytetyöstä ja oppaasta juuri sellainen kuin itse halusin. Mielestäni onnistuin

tekemisessä hyvin, sillä pystyin jäsentämään asiat järkevästi niin opinnäytetyöhön, kuin myös itse tuotteeseen. Sain tehtyä tuotteesta helppolukuisen ja järkevän oppaan, josta varmasti asiaan perehtymätönkin saa selvyyden, mitä vesikulkuneuvon tarkastuksessa on otettava huomioon. Opinnäytetyön teon aikana olen kokenut jonkinlaista ammatillista kasvua ja kehittymistä, mikä on varmasti tullut ihan yrittämättäkin. Mielestäni olen tehnyt kovasti töitä etsiessäni oikeita vastauksia kuhunkin pulmaan, joita opinnäytetyötä tehdessä olen kohdannut. Vaikka suurin osa opinnäytetyöni asiasta on tullut suoraan laista, ei vesiliikennelaki ole mistään pienimmästä päästä, lukuun ottamatta muita lakeja, joita jouduin opinnäytetyössäni käyttämään.

LÄHTEET

Finlex, ajantasainen lainsäädäntö, vesiliikennelaki
<https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2019/20190782#L6P108>

Finlex, valtiosopimukset, 30/1977, Yleissopimus kansainvälisistä säännöistä yhteen törmäämisen ehkäisemiseksi merellä, 1972
<https://www.finlex.fi/fi/sopimukset/sopsteksti/1977/19770030#idm45237815852720>

Finlex, ajantasainen lainsäädäntö, rikoslaki
<https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1889/18890039001#L23>

Traficom artikkeli 04.02.2021 kuolemaan johtaneet veneilyonnettomuudet vähenivät merkittävästi vuonna 2020.
<https://www.traficom.fi/fi/ajankohtaista/kuolemaan-johtaneet-veneilyonnettomuudet-vahenivat-nayta-vesimerkkia-ja-pue>

Traficom, Venerekisteri 02.07.2021
<https://www.traficom.fi/fi/liikenne/veneily/venerekisteri>

Traficom, Vesikulkuneuvojen rekisteritunnus 15.05.2019
<https://www.traficom.fi/fi/liikenne/veneily/vesikulkuneuvon-rekisteritunnus>

Traficom: vesikulkuneuvojen rekisteröintitodistus 08.05.2021
<https://www.traficom.fi/fi/liikenne/veneily/vesikulkuneuvon-rekisterointitodistus>

Tulli: Rajoituskäsikirja, Vesikulkuneuvot ja niiden moottorit sekä varusteet 06.10.2021
<https://tulli.fi/documents/2912305/3048504/Vesikulkuneuvot%20ja%20niiden%20moottorit%20sek%C3%A4%20varusteet/c6203b2d-357e-4f60-ac08-36192fe45893/Vesikulkuneuvot%20ja%20niiden%20moottorit%20sek%C3%A4%20varusteet.pdf?version=1.11&t=1633518052565>

Vilka, Hanna & Airaksinen, Tiina 2004: Toiminnallinen opinnäytetyö. 1.–2. painos. Helsinki, Tammi.

Vilka, Hanna & Airaksinen, Tiina 2003: Toiminnallinen Opinnäytetyö. Helsinki, Tammi.

Haikansalo, Anu & Korander, Timo 2021: Opinnäytetyöopas: opinnäytetyön prosessi, toteutus ja arviointi poliisi (AMK) -tutkinnossa. Tampere, Poliisiammattikorkeakoulu.

Google kuvahaku

LIITE 1

Opas veneen tarkastamisesta