

HE 16/2012 vp

Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi rikoslain 23 luvun 5 §:n muuttamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi rikoslain liikenne rikoksia koskevaa lukua.

Vesiliikennejuopumusta koskevaa pykälää muutettaisiin siten, että ammattimaisessa ve-

siliikenteessä veren alkoholipitoisuuden rangaistavuuden raja olisi 0,5 promillea.

Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan 1 päivänä toukokuuta 2012.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
SISÄLLYS.....	2
YLEISPERUSTELUT.....	3
1 JOHDANTO.....	3
2 NYKYTILA.....	3
2.1 Lainsäädäntö ja käytäntö.....	3
2.2 Pohjoismaiden lainsäädäntö ja kansainvälinen yhteistyö.....	6
Ruotsi.....	6
Tanska.....	6
Norja.....	7
Kansainvälinen merenkulkujärjestö (IMO).....	7
Päätelmiä.....	7
2.3 Nykytilan arviointi.....	7
3 ESITYKSEN TAVOITTEET JA KESKEISET EHDOTUKSET.....	15
4 ESITYKSEN VAIKUTUKSET.....	15
5 ASIAN VALMISTELU.....	15
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT.....	16
1 LAKIEHDOTUKSEN PERUSTELUT.....	16
23 luku Liikenne rikoksista.....	16
2 VOIMAANTULO.....	17
LAKIEHDOTUS.....	18
Laki rikoslain 23 luvun 5 §:n muuttamisesta.....	18
LIITE.....	19
RINNAKKAISTEKSTI.....	19
Laki rikoslain 23 luvun 5 §:n muuttamisesta.....	19

YLEISPERUSTELUT

1 Johdanto

Vesiliikennejuopumusta koskevan rikoslain (39/1889, jäljempänä RL) 23 luvun 5 §:n 1 momentin 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 ohjaaminen henkilön käytettyä huumavaa 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 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.

Vesiliikennejuopumuksesta ei kuitenkaan tuomita silloin, kun ohjailtavana on ollut sou-

tuvene, purjejolla tai niihin rinnastettava vesikulkuneuvo tai kun 1 momentissa tarkoitettu tehtävä on ollut tällaisessa aluksessa.”

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

Rangaistussäännöksessä mainittu promilleraja ei ole ehdoton alaraja, vaan teko täyttyy jo alemmalla promillemäärällä, jos veneen kuljettajan suorituskyky on huonontunut. Samankaltainen lainsäädäntöratkaisu koskee huumavaa aineita: aluksen ohjaaminen niiden vaikutuksen alaisena on rangaistavaa niiden huononnettua suorituskykyä.

Vesiliikennejuopumusta koskevaa säännöstä on tuomioistuimissa sovellettu lähinnä tilanteisiin, joissa yhden promillen raja on ylittynyt. Myös käytännön valvontatyössä promillen raja on jäänyt merkittävimmäksi ruorijuopumuksen soveltamisen kriteeriksi. 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. Rikoslaislaissa tämä tarkoittaa vakiintuneesti, että teon on objektiivisen arvion perusteella oltava tyypillisesti sellainen, joka aiheuttaa vaaraa toisen turvallisuudelle. Konkreettista näyttöä vaarasta ei edellytetä.

Liikenneturvallisuuden vaarantaminen (RL 23:1) ja törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen (RL 23:2) koskevat myös vesiliikennettä. Jos vesillä liikkuja on käyttänyt huumausainetta, häntä voidaan rangaista myös huumausaineen käyttörikoksesta (RL 50:2a). Vesiliikennelain (463/1996) 5 §:ssä säädettyjen vesillä liikkujan yleisten velvollisuuksien vastaisesta menettelystä voidaan lain 24 §:n nojalla tuomita rangaistukseen vesiliikenneriikkomuksesta. Tämä rangaistussäännös voi tulla sovellettavaksi tilanteissa, joissa vesillä liikkujan humalatilaa ei pidetä vesiliikennejuopumuksena, mutta hänen me-

nettelynsä 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 (silloisen) 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.) Käytännössä KKO:n ratkaisu merkitsee, että kun huviveneen kuljettajaa syytetään ruorijuopumuksesta yleisessä käräjäoikeudessa, kauppa-aluksen päällikön vastaava teko on käsiteltävä merioikeudessa.

Poliisin tietoon tulleet vesiliikennejuopumukset ovat viime vuosina vähentyneet. 2000-luvulla niitä on tullut vuosittain poliisin tietoon 300—500. Rajavartiolaitos suorittaa merialueilla vuosittain reilut 10 000 puhallutusta ja poliisi sisävesillä noin 8000 puhallutusta. Poliisi käyttää vesiliikenteen valvontaan noin 30 000 työtuntia vuosittain. Rajavartiolaitoksen osalta vesiliikenteen valvontaa suoritetaan perustehtävänä aina vesialueella liikuttaessa.

Poliisin ja Rajavartiolaitoksen "kaikki puhalttaa" – ratsioita (toteutetaan viikkojen 26—29 aikana) koskevista tutkimustiedoista ilmenee, että puhallutetuista veneilijöistä noin kaksi prosenttia on viime vuosina ylittänyt yhden promillen rajan. Tilanne on pysynyt melko vakaana. 0,5—0,99 promillea puhaltaneita on ollut noin 5 % ja 0,01—0,49 promillea puhaltaneita puolestaan noin 15 %. Näiltäkin osin tilanne on pysynyt melko vakaana. Tiedot ovat kuitenkin vain suuntaa-antavia, koska ratsioissa noudatetaan tiettävästi jossain määrin tarveharkintaa. Puhallutuksen kohteena on tietty kohderyhmä. Tiedot eri vuosilta eivät välttämättä ole täysin vertailukelpoisia.

Kuvaa alkoholista vesiliikenteessä on syytä tarkentaa sen mukaan, miten erilaisia aluksia ohjataan alkoholin vaikutuksen alaisena. Nämä tiedot perustuvat edellä mainittuihin

ratsiatutkimuksiin. Yleisimmin vesiliikennejuopumukseen syyllistytään rekisteröitävällä moottoriveneellä. Vastaavasti esimerkiksi vuonna 2008 tuomituissa vesiliikennejuopumuksissa 96 %:ssa tekoväline oli moottorivene. Myös alkoholin vähäisempi nauttiminen on kyseisessä alusryhmässä yleisintä.

Veneiden määrä ja veneily ovat olleet viime vuosina ja vuosikymmeninä kasvussa. Viimeisen kolmenkymmenen vuoden aikana moottorikäyttöisten veneiden määrä on yli kolminkertaistunut Suomessa. Kehitystrendin voidaan olettaa olleen vastaavanlainen myös muiden veneiden, erityisesti purjevereiden osalta. Voisi olettaa, että veneiden määrän kasvaessa onnettomuudet olisivat lisääntyneet. Näin ei kuitenkaan ole tapahtunut. Muutoksen merkitys tulee havainnolliseksi kun eri luvut suhteutetaan toisiinsa. Vuonna 1980 vesikuljetustapaturmissa kuolleita oli 74 henkilöä 100 000 moottoriveneä kohti. Vuonna 2009 vastaava luku oli 7 henkilöä 100 000 venettä kohti. Viimeisen 30 vuoden aikana on siten tapahtunut merkittävä vesiliikenneturvallisuuden parantuminen: suhteutettuna venekantaan kuolteiden määrä on laskenut 90 %.

Kuolemantapaukset vesiliikenteessä johtuvat yleensä voimakkaasta päihtymyksestä (Tilastokeskus, "Vesiliikenneonnettomuuksien vuositilasto 2009"). Esimerkiksi vuonna 2008 vesiliikenteen hukkumistapaturmissa kuolleista päihtyneitä oli 32 ja selviä 22. Tuossa tilastossa "alkoholi onnettomuuden syynä" määritellään lähtökohtaisesti vähintään yhden promillen humalatilaksi. Myös alle yhden promillen humalatila voidaan kirjata onnettomuuden syyksi, jos alkoholin katsotaan myötävaikuttaneen onnettomuuden tapahtumiseen. Onnettomuustutkintakeskuksen tutkimuksesta "Hukkumiskuolemat Suomessa 1.4.2010—31.3.2011" ilmenee, että alle promillen humalatilaan ja ruorijuopumussääntelyn soveltamisalaan lukeutuviin veneisiin liittyviä hukkumiskuolemia on vuodessa muutamia. Kyseisestä tutkimuksesta ilmenee myös, että suurimmassa osassa kuolemantapauksista oli kysymys selvästi rangaistavuuden rajan ylittäneestä, voimakkaasta humalatilasta.

Vesiliikennejuopumuksesta tuomitaan yleensä sakkorangaistus. Viimeisen neljän

vuoden aikana sakkoja on ollut 95 % rangais-
tuksista. Päiväsakkojen keskimääräinen lu-
kumäärä on ollut noin 40. Lukumääriin ei si-
sälly sellaisia vesiliikennejuopumuksesta an-
nettua tuomioita, joissa tekijän syyksi on lu-
ettu myös törkeä liikenneturvallisuuden vaa-
rantaminen taikka jokin muu vakavampi te-
ko. Yleensä näistä teoista tuomitaan vankeut-
ta.

Oikeuspoliittinen tutkimuslaitos on laatinut
selvityksen vesiliikennejuopumuksen ran-
gaistuskäytännöstä. Aineistona oli vuoden
2008 tuomiot vesiliikennejuopumuksista.
Tuomioita oli 364, mikä vastaa noin 80 %
samana vuonna alioikeuksissa tuomituista.
Seuraavassa on selvityksen keskeisiä tulok-
sia.

Humalatila. Valtaosassa tapauksissa tuo-
mitun veren alkoholipitoisuus oli yhden ja
kahden promillen välissä. Keskiarvo oli
1,7 ja mediaani 1,6 promillea. Yli kahden
promillen tapauksia oli 20 %, yli
2,5 promillen 7 % ja yli kolmen promillen
tapauksia 1,5 %.

Syyksiluettut rikokset. Noin 6 %:ssa tapa-
uksista tuomittavana oli useampi vesiliiken-
nejuopumus. Noin 13 %:ssa tapauksista oli
muitakin vesiliikennesäännösten rikkomisia,
lähinnä varustepuutteita. Törkeä liikennetur-
vallisuuden vaarantaminen on päärikos suh-
teessa vesiliikennejuopumukseen. Näitä oli
aineistossa 5 (1 %). Lisäksi mukana oli yksi
kuolemantuottamus.

Vene. Moottorivene oli lähes yksinomain-
nen (96 %) tekoväline. Purjeveneiden osuus
oli 2—3 % ja vesiskoottereiden 1—2 %. Joka
kolmannessa tapauksessa oli ilmoitettu ve-
neen mitta. Kolmannes veneistä oli pituudel-
taan alle viisi metriä, kolmannes 5—7,5 me-
triä ja kolmannes 7,5 metriä tai yli. Yli
10 metrin mittaisia veneitä oli 8 (3 %). Moot-
torin teho mainittiin noin puolessa tapauksia.
Viidenneksessä veneistä oli alle 10 hv:n
moottori. Saman verran oli vähintään 90 hv:n
moottorilla ajaneita. Puolet tapauksista sijoit-
tui välille 20—75 hv. Suurin moottoriteho
aineistossa oli 800 hv (hinaaja).

Matkustajat. Noin joka toisessa tapauk-
sessa mukana oli matkustajia. Lapsia oli mu-
kana noin 3 %:ssa tapauksia. Maininta päih-
tyneistä matkustajista oli 3 %:ssa tapauksia.
Noin joka kymmenennessä veneessä todettiin

puutteita. Tavallisin puute oli pelastusliivien
puuttuminen.

Vahingot. Kaiken kaikkiaan 6 %:iin tapa-
uksista liittyi jonkinlainen vahinko, mukaan
lukien veneestä putoamiset. Keskimääräinen
verenalkoholi vahinkotapauksissa oli kahden
promillen luokkaa. Tavallisin haveri oli karil-
le tai kivelle ajo. Vain kaksi kahdestasadasta
vesiliikennejuopumustapauksesta sisälsi tör-
mäyksen toiseen veneeseen tai laituriin. Ai-
neistossa oli kaksi tapausta, jossa vene kaa-
tui. Henkilövahinkoja oli tapahtunut noin
prosentissa tapauksista. Omaisuusvahinkoja
mainittiin syntyneen noin 2 %:ssa tapauksis-
ta. Tuomioissa kuvaus henkilövahingoista oli
varsin niukka, kuten ”matkustaja loukannut
jalkansa pudottuaan veteen”, ”vastaaja ja
matkustaja loukkaantuivat törmäyksessä” tai
”vastaaja ja matkustaja molemmat loukkaan-
tuivat törmäyksessä”.

Ilmitulo ja veneilyalue. Ilmitulotavasta
kerrottiin 14 %:ssa tuomiossa. Tavallisimmin
ajotapa ”kiinnitti huomiota” tai kyseessä oli
rutiinitarkastus. Runsas puolet (52 %) tapa-
uksista sattui merialueilla ja loput sisävesillä.
Tarkempi kulkualue ilmoitettiin vain harvoin
(14 % tapauksista). Tavallisin paikka oli täl-
löin satama-allas tai -alue. Siltä osin kuin
päättöksiin oli merkitty teko aika, tapaukset si-
joittuivat tasaisesti vuorokauden eri ajankoh-
tiin.

Yhteenveto. Keskimääräinen vesiliikenne-
juopumus on ajo 1,5—2 promillen humalassa
4—6 metrin mittaisella 10—40 hv:n mootto-
riveneellä yksin tai yhden matkustajan kans-
sa ilman, että tekoon liittyy ainakaan tuomi-
oon merkittyä erityistä vaara- tai vahin-
koelementtiä.

Tästä perustyyppistä törkeämpään suuntaan
ovat teot, joissa verenalkoholi on huomatta-
van korkea. Yli kahden ja puolen promillen
tapauksia oli 7 % ja yli kolmen promillen ta-
pauksia 1,5 %. Vahinkotapausten osuus oli
näilläkin lukemilla prosentuaalisesti verraten
pieni (11 %), mutta kuitenkin keskimääräistä
korkeampi.

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

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

Näitä perusteita yhdistellen noin 5 % rikoksista sisältää piirteitä, joissa teon moitittavuutta korostaa joko matkustajien suuri lukumäärä, lasten mukana olo, erityisen piittaamaton tai vaarallinen ajotapa, veneen suuri koko tai nopeus taikka poikkeuksellisen korkea promillemäärä. Aineiston sisällöllinen läpikäynti tuotti saman tuloksen.

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

2.2 Pohjoismaiden lainsäädäntö ja kansainvälinen yhteistyö

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 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 alkoholien vaikutuksen alainen tai käytettyään muuta ainetta ja henkilön ei tämän vuoksi voida olettaa suoriutuvan tehtävästä turvallisella tavalla.

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 huumausaineen 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.

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 ja pienemmät nopeahkot alukset. Vaatimus on sidottu aluksen tehoon ja se on 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.

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 purjeveneitä. Matalampi raja koskee kuitenkin 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 purjeveneitä.

Kansainvälinen merenkulkujärjestö (IMO)

Kansainvälinen merenkulkujärjestö (IMO) päätti kesäkuussa 2010 muuttaa merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskevaa kansainvälistä yleissopimusta (SopS 22/1984) eli STCW-sopimusta siten, että sopimuksen luvun VIII sääntöön 1 tehtiin lisäys, jonka mukaan aluksen päällikölle, päällystölle sekä turvallisuustehtäviä hoitavalle henkilökunnalle asetettiin aluksen ohjaus- ja turvallisuustehtäviä suorittaessaan 0,5 promillen ruorijuopumusraja. STCW-sopimus koskee vain kansainvälisiä kauppa-aluksia, ei muita aluksia.

Päätelmiä

Muissa Pohjoismaissa vesiliikennejuopumuksen promillerajasta on säädetty Suomesta poikkeavalla tavalla. 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 venei-

den kuljettajia ei koske lainkaan kiinteä promilleraja, vaan rangaistusvastuu on sidottu alkoholin vaikutukseen kykyyn suoriutua tehtävästä.

Pohjoismailla ei ole yhtenäistä linjaa vesiliikennejuopumuksen suhteen. Kaikissa maissa vesiliikennejuopumuksen raja on määriteltä 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 kansainvälinen velvoite eli STCW-sopimuksen muutos. Käytännössä promillerajan asettaminen ei tulisi olemaan ongelmallinen suomalaisille varustamoille, jotka lähes kaikki soveltavat jo nykyisin alkoholin nollatoleranssia.

2.3 Nykytilan arviointi

Vesiliikennejuopumuksessa suojattavana oikeushyvinä on vesiliikenneturvallisuus, mutta yksinomaan sen parantamiseen vetoamalla kriminalisoinnin alan laajentaminen ei ole perusteltua. Koska vesiliikennekuolemista menehtynyt on yleensä kuljettaja itse, kysymys on myös siitä, missä määrin rikoslailla on syytä puuttua toimintaan silloin, kun kyse on itsensä vaarantamisesta. Tämänkaltaisiin kriminalisointeihin on perinteisesti suhtauduttu torjuvasti, samoin kuin rikoslain symboliseen käyttöön. Erikseen on arvioitava sellaista vesiliikennejuopumusta, jossa kyse on muiden vaarantamisesta. Tällöin ollaan tyypillisissä tapauksissa jo nykyisin rangaistusvuoden piirissä.

Ultima ratio -periaatteen mukaan rikosoikeus on viimesijainen keino puuttua ongelmalliseksi koettuun käyttäytymiseen. Vastavasti päällekkäisiä kriminalisointeja ei ole yleensä syytä säätää. Muille vaaraa aiheuttava toiminta vesiliikenteessä voi tulla vesiliikennejuopumuksen ohella rangaistavaksi liikenneturvallisuuden vaarantamisena (RL 23:1) tai törkeänä liikenneturvallisuuden vaarantamisena (RL 23:2). Huumausaineen käyttö vesiliikenteessä on rangaistavaa huu-

mausaineen käyttörikoksena (RL 50:2a) riippumatta siitä, onko vesiliikenteessä omaksuttu ”nollatoleranssi”.

Seuraavassa vesiliikennejuopumuksen tunnusmerkistöä arvioidaan edellä esitetyt näkökohdat huomioiden erikseen eri rangaistavuuden edellytysten suhteen. Tarkastelussa on rikokseen sisältyvä vaarantamiskriteeri, promilleraja ja siihen liittyvä aluksen määritelmä, ohjaamiskyvyn alentuminen sekä huumaaavien aineiden käyttö.

Vaarantamiskriteeri. Vesiliikennejuopumusta koskevassa rangaistussäännöksessä 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 myös presumoidulle vaaralle perustuvia rikoksia (RL 23:3, rattijuopumus), joissa rangaistavuus ei ole riippuvainen teolla aiheutetusta vaarasta sekä rikoksia, joissa rangaistavuuden edellytyksenä on konkreettinen vaaratilanne (RL 23:9, liikennejuopumus moottorittomalla ajoneuvolla).

Rikoslaisissa abstraktista vaarantamista koskeva lauseke tarkoittaa vakiintuneesti, että teon on objektiivisen arvion perusteella oltava tyypillisesti sellainen, joka aiheuttaa vaaraa toisen turvallisuudelle. Näyttää konkreettisesta vaarasta ei edellytetä. Oikeuskäytännössä abstraktin vaaratunnusmerkin rangaistussäännöksen soveltamisalaa rajoittava merkitys on jäänyt vesiliikennejuopumuksissa vähäiseksi. Vesiliikennejuopumuksen tunnusmerkistön sitominen konkreettiseen vaaraan aiheuttaisi merkittäviä valvonta- ja soveltamisvaikeuksia. Kun sääntelyssä ei tältä osin ole osoitettu olevan pulmia, nykyistä sääntelyä ei vaarantamisedellytyksen muotoilun osalta ole perusteltua muuttaa.

Promilleraja. Voimassa olevaa RL 23:5:n 1 kohdan rangaistavuuden edellytystä, yhden promillen rajaa, voidaan pitää verraten korkeana, jos sitä vertaa muita liikennemuotoja koskevaan sääntelyyn. Yhden promillen humalatilaa alentaa jo kiistatta kuljettajan suorituskykyä. Tieliikenteen puolelta useiden tut-

kimusten perusteella tiedetään, että kuljettajan onnettomuuteen joutumisen todennäköisyys kasvaa eksponentiaalisesti veren alkoholipitoisuuden noustessa. Vesiliikenteessä olosuhteet ovat erilaiset, eikä vaara toisen turvallisuudelle tyypillisesti ole samaa luokkaa kuin tieliikenteessä. Myös onnettomuudet tapahtuvat tyypillisesti tilanteissa, joissa kuljettaja on voimakkaassa humalatilassa. Näihin onnettomuuksiin promillerajan laskemisella ei voida lähtökohtaisesti vaikuttaa.

Alkoholin vaikutukset ovat yksilöllisiä. On kiistatonta, että alkoholi vaikuttaa ihmisten toiminta- ja suorituskkyyn. Alkoholia nauttineen tarkkaavaisuus heikkenee ja arviointivirheitä alkaa ilmetä veren alkoholipitoisuuden kohotessa. Siitä, kuinka paljon promillemäärät korottavat onnettomuusriskiä, ei ole yksiselitteistä tutkimustietoa eri konteksteissa. Tieliikenteen eri vaaratekijöiden vertailussa on todettu, että yhden promillen humalatilaa ja 20 km/h:n ylinopeus korottavat onnettomuusriskiä yhtä paljon. Kokeelliset tutkimukset puolestaan osoittavat, että henkilön oltua 17—19 tuntia valveilla toimintakyvyn lasku vastaa 0,5 promillen humalatilaa ja 20—25 tunnin jälkeen yhden promillen humalatilaa aiheuttamaa toimintakyvyn laskua. Myös erilaisten huumaaavien ja väsyttävien lääkkeiden käyttö saattaa moninkertaistaa onnettomuusriskiä. Erilaisissa riskiarvioissa on kyse kuitenkin suhteellisesta riskistä, mikä voi vääristää lukujen nojalla tehtäviä johtopäätöksiä: kun riskin lähtötaso on matala, mikä tahansa riskin nousukerroin voi tuntua suurelta. Kuitenkin esimerkiksi onnettomuusriskin nelinkertaistumisen jälkeen riski on edelleen matala.

On sinänsä kiistatonta, että veren alkoholipitoisuuden kasvaessa ihmisen 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 matala veren alkoholipitoisuus heikentää vaativista suorituksista selviytymistä. On kuitenkin kokonaan toinen kysymys, milloin kyse on sellaisesta onnettomuusriskitason korotuksesta, johon on syytä puuttua rikoslain keinoin. Kriminalisointeja käytetään vain sel-

laisten 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). Vesillä liikuttaessa vaara muiden turvallisuudelle on alhaisempi kuin tieliikenteessä liikenteen volyymin erojen vuoksi, vaikkakin molemmissa kulkumuodoissa alkoholin vaikutuksen alaisena liikkuva kuljettaja aiheuttaa vaaran ensisijaisesti omalle ja matkustajien turvallisuudelle. Toisaalta etenkin Etelä-Suomen rannikkovesillä ja -väylillä liikkuu erikokoisia aluksia — pienveneistä kauppa- ja matkustajaluksiin — vilkkaasti liikennöidyillä väylillä. Yhdistettynä alkoholin käyttöön veneen suuri koko ja nopeus kohottavat onnettomuusrisiä.

Edellä nykytilan kuvauksessa tuli esille, että paljon käytettynä alkoholilla on suuri merkitys useissa kuolemaan johtaneissa vesiliikenneonnettomuuksissa. Toisaalta alle yhden promillen humalatila on ollut syynä onnettomuuteen vain yksittäistapauksissa.

Aluksen määritelmä. Kansainvälisessä vertailussa tuli esille sääntely, jonka mukaan vesiliikenteen promilleraja voitaisiin porrastaa jollain tavalla kulkuvälineen mukaan. Veneen suuri koko ja nopeus tai nämä jotenkin yhdisteltynä voisivat olla mahdollinen peruste matalammalle promillerajalle. Tällainen ratkaisu perustuu olettamukseen, että suuremman ja nopeamman aluksen ohjaaminen alkoholin vaikutuksen alaisena vaarantaa toisten turvallisuutta enemmän kuin pienen aluksen ohjaaminen samalla promillemäärällä. Toisaalta nämä seikat voidaan ottaa jo nykyisin huomioon käytännön soveltamistilanteissa tehtävän vaatimaan suorituskyvyn huonontumiseen liittyvän tunnusmerkistökijän kautta.

Vesikulkuneuvon määritelmä vaihtelee eri tarkoituksia varten ja erilaisin perustein laadituissa säännöksissä. Rikoslain 23 luvun 12 §:n 4 kohdan (1094/2002) määritelmä-

säännöksen 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 vastuuvapaussäännös on rajaukseltaan selvä. Sen sijaan se, että purjejollat on nimellisellä maininnalla rajattu rangaistussäännöksen ulkopuolelle, on jossain määrin kyseenalaista. Purjejollat ovat kevytveneitä, johon luokkaan kuuluu hyvinkin erikokoisia ja nopeudeltaan toisistaan poikkeavia aluksia. Optimistijollien rajaaminen vesiliikennejuopumuksen ulkopuolelle on hyvin perusteltua, mutta tilanne saattaa olla toinen nopeiden purjejollien suhteen.

Vesikulkuneuvorekisteristä annetun lain (976/2006) 4 §:n mukaan kaikki vähintään 5,5 m pitkät purje- ja moottoriveneet tulee rekisteröidä. Rekisteröintivaatimus koskee myös moottoriveneitä, joiden moottoriteho on yli 15 kilowattia (20,4 hevosvoimaa).

Laki eräiden huviveneiden turvallisuudesta ja päästövaatimuksista (621/2005, ns. huvivenelaki) on unionilainsäädäntöön (huvivenedirektiiveihin) perustuva tuoteturvallisuuslaki, jonka tarkoituksena on muun muassa suojella ihmisten turvallisuutta ja terveyttä. Lain 2 §:n 2 kohdan 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 muun muassa edistää vesiliikenteen turvallisuutta. Vesiliikennelain soveltamisalaan kuuluvalla vesikulkuneuvolla tarkoitetaan rikoslain määritelmäsäännöksen kanssa yhdenmu-

kaisesti veteen tukeutuvaa ja vesillä liikkuamiseen tarkoitettua kulkuvälinettä tai laitetta. Lain säännöksiä sovelletaan kaikkiin kauppa-aluksiin, huviveneisiin ja vesiskoottereihin siltä osin kuin niistä ei ole erikseen säädetty erityislainsäädännössä (huvivenelaki, merilaki tai alusturvallisuuslaki). Vesiliikennelain nojalla annetun vesiliikenneasetuksen 2 §:n säännökset vesikulkuneuvon perusvarustuksesta on rajattu koskemaan moottorilla tai yli viiden metrin pituisia purjeella varustettuja vesikulkuneuvoja.

Laissa aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä (1686/2009) säädetään aluksen teknisistä turvallisuusvaatimuksista, lastiviivasta, katsastuksesta, aluksenmittauksesta sekä aluksen turvallisesta käytöstä. Lain 2 §:n 14 kohdassa aluksella tarkoitetaan veteen tukeutuvaa ja vesillä liikkuamiseen tarkoitettua kulkuvälinettä tai laitetta. Saman pykälän eri kohdissa määritellään erittäin yksityiskohtaisesti erilaisia veneitä ja aluksia (15—26 kohdat).

Alusrekisterilain (512/1993) 1 §:n mukaan suomalaisista kauppamerenkulkuun käytettävistä aluksista, joiden pituus on vähintään 15 metriä, on pidettävä alusrekisteriä. Kauppamerenkulun käsitettä ei ole määritelty alusrekisterilaissa. Kauppamerenkulkuna pidetään kuitenkin yleisesti kaikkea ansiotarkoituksessa tai muutoin korvausta vastaan aluksella suoritettua toimintaa (HE 24/1993 vp).

Veneilyturvallisuus on viimeisten vuosien aikana kohentunut huomattavasti niin absoluuttisesti kuin suhteellisesti mitaten, huolimatta veneiden koon, suorituskyvyn ja liikennemäärien kasvusta sekä veneissä käytettävän oheisteknologian lisääntymisestä. Monet todetuista seikoista (veneiden koon kasvu ja oheisteknologian kehittyminen) vähentävät 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 lainsäädäntö laaditaan, poikkeavat vesi- ja tieliikenteessä olennaisesti toisistaan. Tämä koskee niin ajoneuvojen no-

peuksia, niiden välisiä etäisyyksiä kuin vaadittavaa reaktionopeuttakin.

Koska käytännössä ei ole ilmennyt ongelmia ja koska rikoslain aluksen määritelmä vastaa teemaa koskevan keskeisen lain eli vesiliikennelain määritelmää, muutostarvetta aluksen määritelmän osalta ei ole. Erityislainsäädännön määritelmät eivät myöskään tarjoa tarkoituksenmukaista perustaa rangaistavuuden alan muutoksille aluksen määritelmä kautta. Veneen kokoon ja pituuteen liittyvä erityissääntely koskee verraten pieniä aluksia; sama koskee tietyn sääntelyn ulottamista veneen moottorin tehoon.

Ohjaamiskyvyn alentuminen. Voimassa olevan RL 23:5:n 1 kohdan mukaan vesiliikennejuopumuksesta voidaan rangaista myös, kun alusta ohjaavan kyky tehtävän vaatimiin suorituksiin on huonontunut. Vesiliikennejuopumuksen tunnusmerkistö täyttyy tällöin, jos olosuhteet ovat olleet sellaiset, että teko on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle. Käytännössä rangaistavuus tulee arvioida suorituskyvyn huonontumisen ja olosuhteiden kokonaisarvioinnin perusteella. Kokonaisarvioinnissa on otettava huomioon muun muassa aluksen laatu, kulkunopeus, liikenneolosuhteet ja muut kuljettajan suorituskykyyn vaikuttavat seikat.

Asian valmistelussa on pyritty keräämään tietoa siitä, miten kyseessä olevaa lainkohtaa on sovellettu. Tietoon on tullut seuraava Turun hovioikeuden ratkaisu (dnro R 08/2688). Syytteen teonkuvauksen mukaan X oli ohjaillut noin 15 metriä pitkää moottorivenettä, jonka moottoriteho oli ollut yhteensä noin 1000 hevosvoimaa, nautittuaan alkoholia niin, että hänen kykynsä tehtävän vaatimiin suorituksiin on huonontunut. Olosuhteet olivat olleet sellaiset, että teko oli 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 aikaisiin 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 pe-

rustellut syyksilukevaa ratkaisuaan muun muassa seuraavasti: X oli lähtenyt kuljetta- maan venettä tietoisena siitä, että hän oli juo- nut alkoholia ja valvonut koko yön, jolloin se seikka, että hänen kykynsä tehtävän vaati- miin suoritukseen oli huonontunut, oli vaka- vasti otettava mahdollisuus, mihin hän kui- tenkin on suhtautunut välinpitämättömästi. X ei ollut pysäyttänyt veneen kulkua vaikka matkan aikana häntä oli alkanut väsyttää.

Kansanterveyslaitoksen ja Terveys- ja hyvinvoinninlaitoksen julkaisemista vuotta 2008 koskevista veri- ja hengitysilmanäytteiden tuloksista ilmenee, että promillettestejä tehtiin kyseisenä vuonna verestä 170 ja hen- gitysilmaasta 289, siis yhteensä 459. Näistä testeistä yli rangaistavuuden yhden promillen rajan oli 413. Toisin sanoen 10 %:ssa tapauk- sista kyse oli yhtä promillea matalammasta humalatilasta. Oikeuspoliittisen tutkimuslai- toksen selvityksen mukaan nämä tapaukset eivät johda käytännössä rangaistuksen tuo- mitsemiseen, vaan karsiutuvat pois rikospro- sessista poliisin tai syyttäjän päätöksellä. Vuosittain jätetään syyttämättä noin 20 vesi- juna- tai ilmaliikennejuopumustapausta ei- näyttöä perusteella. Seuraamusluontoista syyttämättä jättämistä ei tässä rikosryhmässä käytetä. On ilmeistä, että syyttämättä jäte- tyissä tapauksissa näyttö yksinkertaisesti puuttuu. Syyttämättäjättämiskäytöksen tark- kastelu viittaa siihen, että tavallisin tilanne on jälkinauttiminen, jota ei ole voitu poissul- kea. Myös pakkotilan kaltaisia tapauksia esiintyy. Lisäksi on tapauksia, joissa syyttä- mättä jättäminen yli promillen tapauksissa on perustunut vaaratunnusmerkin jäämiseen to- teutumatta. Poliisitilastosta ilmenee, että po- liisi jättää vuosittain noin 20–30 tämän ri- kosryhmän rikosta ilmoittamatta syyttäjälle ”ei-rikos” perusteella. Tarkemman tiedon puuttuessa on oletettavaa, että alle promillen tapaukset karsiutuvat pois rikosprosessista usein jo poliisi- tai valvontaviranomaisten toimesta.

Se, onko ilmoitusvaiheessa karsiutuvien tapausten joukossa vakavia vaarantamistapa- uksia, jäi Oikeuspoliittisen tutkimuslaitoksen selvityksessä avoimeksi. Toisaalta yhden promillen ylittävien tapausten tarkastelu ei anna aihetta kovin vahvoihin epäilyihin, että näin tapahtuisi. Tuomioiden tapauskuvaukset

ovat toistensa toisintoja (”A kuljetti 10 hv:n moottorilla varustettu venettä 1,2 promillen humalassa”) ilman mainintoja vaarasta tai vahingoista. Poliisin kenttähavaintojen mu- kaan alle promillen tapaukset ovat tyypilli- sesti sellaisia, että henkilö on puhaltanut seu- lonta-alkometriin juuri promillen ylittävän lukeman. Myöhemmin veri- tai tarkkuusal- kometrikokeessa ilmenee, että humalatila ei ylitäkään promillen rajaa. Näissä tilanteissa ei käytössä olevien tietojen mukaan myös- kään alusta ohjaavan kyky tehtävän vaatimiin suoritukseen ole ollut huonontunut siten, että rikosprosessia jatkettaisiin. Jos kyky olisi huonontunut, toimenpiteistä ei lain mukaan voi luopua.

Siitä, että ohjaamiskyvyn alentumista kos- kevaa kohtaa sovelletaan harvoin, ei tule teh- dä päätelmää sen tarpeettomuudesta. Edellä esitetty hovioikeuden ratkaisu osoittaa, että tietyissä yksittäistapauksissa säännökselle on aito tarve.

Huumaavien aineiden käyttö. Huumaus- aineiden niin sanottu nollaraja ei koske vesi- liikennejuopumusta. Vesiliikennejuopumuk- sessa rangaistavuus on sidottu suorituskvyn huonontumiseen. Henkilöä voidaan ranga- ta, kun hän ohjaa alusta ”käytettyään muuta huumaavaa ainetta kuin alkoholia tai tällaista ainetta ja alkoholia niin, että hänen kykynsä tehtävän vaatimiin suoritukseen on huonontu- nut”. Kun nollaraja otettiin käyttöön tie-, ju- na- ja ilmaliikenteessä, vesiliikenne rajattiin sen ulkopuolelle. Ratkaisua perusteltiin halli- tuksen esityksessä (HE 90/2002 vp, s. 14) seuraavasti: ”Vesiliikennejuopumussäännös tulee muista liikennejuopumussäännöksistä poiketen sovellettavaksi vakavuudeltaan hy- vin erilaisiin tilanteisiin aluksen koon ja ka- pasiteetin taikka vesistön tai väylän suuruu- den mukaan. Tästä syystä vesiliikenne- juopumussäännös poikkeaa muiden liiken- nemuotojen vastaavista säännöksistä siten, että rangaistavuuden raja on asetettu korke- ammalle kuin muissa liikennejuopumussään- nöksissä. Rangaistavalta teolta edellytetään olosuhteisiin nähden abstraktia toisen turvali- suuden vaarantamista ja myös promilleraja on korkeampi. Tämän vuoksi ehdotetaan, että huumaavien aineiden —mukaan lukien huu- mausaineiden— käyttö vesiliikenteessä olisi edelleen rangaistavaa vain tilanteissa, jossa

alusta ohjailevan tai muuta turvallisuuteen vaikuttavaa tehtävää suorittavan kyky tehtävän vaatimaan suoritukseen on huonontunut.” Todettu lainsäädäntöratkaisu sai lainvalmistelussa laajan kannatuksen (ks. Huumausaineiden nollaraja liikenteessä. Tiivistelmä lausunnoista. Lausuntoja ja selvityksiä 2002:6. Oikeusministeriö).

Ratkaisussa **KKO 2009:73** A oli kuljettanut autoa nautittuaan huumausainetta niin, että hänen veressään oli ajon jälkeen ollut käytetyn huumausaineen aineenvaihduntatuotetta. A:n katsottiin menettelyllään syyllistyneen rattijuopumuksen lisäksi huumausaineen käyttörikokseen. Säännöksen esitöissä (HE 90/2002 vp, s. 12) on todettu, että huumausaineen käyttöä tieliikenteessä koskeva säännös on tarkoitettu sovellettavaksi erityissäännöksenä rikoslain 50 luvun 2 a §:n huumausaineen käyttörikossäännöksen asemesta. 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 turvallisuuteen liittyvät sekä kansanterveydelliset näkökohdat.” Vallitsevana oikeustilana on siten se, että rattijuopumukseen huumausaineen käytöllä syyllistynyt tuomitaan rattijuopumuksen ohella huumausaineen käyttörikoksesta. Jos nollaraja koskisi myös vesiliikennejuopumusta, sama linjaus koskisi myös sitä. Nollarajaan ei kuitenkaan ole painavia perusteita.

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 sitä, että ne näkyvät testeissä, ei voi pitää näyttönä kohonneesta liikenne-riskistä. Jos pelkkä teoreettinen mahdollisuus, että vähäisilläkin tekijöillä voi olla ratkaiseva merkitys vahingon

syntyy, asetettaisiin yleiseksi vaarantamiskriminalisointien käyttämisen edellytykseksi, tulisi kaikkalainen liikenne jotenkin mahdolltomaksi.

Numeerista ja tarkistettua näyttöä huumausaineen käytön lisääntymisestä vesiliikenteessä ei ole. Havainnot ovat yksittäistapauksia. Tapausten lisääntyminen —jos sellaisesta olisi merkkejä— saattaisi 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 tapausta, jossa vesiliikennejuopumuksesta rangaistun ilmoitettiin käyttäneen myös huumeita. Kyselytutkimukset taas viittaavat huumeiden käytön kasvun taittuneeseen.

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. Suomen tavoin muissa Pohjoismaissa rangaistavuus on sidottu kuljetuskyvyn heikentymiseen.

Huumausaineiden vahingollisuuden korostaminen ei itsessään perustele nollarajaa, sen enempää 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 säätämisessä ei ole kysymys myöskään mistä hyvässä moraalikannanotosta, vaan yksilön perusoikeuksiin rangaistusten muodossa puuttuvista kriminalisoinneista. Niiden tueksi tulee olla painavat käytännön syyt, tässä tapauksessa vesiliikenteen perustellut turvallisuusnäkökohdat. Siltä osin kuin huumausaineet luovat liikenne-riskin, niiden käyttö on jo kriminalisoitu. Nollarajasta pidättäytyminen ei merkit-

se vähäisempien huumausaineiden ”legalisointia”, koska huumausaineiden käyttö on jo laissa kriminalisoitu. Tämä käyttökielto koskee myös vesiliikennettä.

Nykyjärjestelmän säilyttämisen puolesta on tuotu esiin, ettei ehdotetun muutoksen tueksi ole esittää uusia näkökohtia verrattuna vuoteen 2002, jolloin asia oli viimeksi eduskunnan käsiteltävänä. Useat syyt puhuvat toiseen suuntaan. Yleinen veneilyturvallisuus on kohentunut, eivätkä huumeet ole vesiliikenteen erityinen ongelma. Toisin kuin huumeiden nollarajaa tieliikenteessä säädettyä hallituksen esityksessä nimenomaisesti esitettiin, oikeuskäytännössä rangaistaan rattijuopumuksen lisäksi erikseen myös huumausaineen käyttöririkoksesta. Jos samanlainen lain-säädäntöratkaisu otettaisiin käyttöön myös vesiliikennejuopumuksessa, sama koskisi myös sitä, ellei lakiin kirjoitettaisi nimenomaista toissijaisuuslauseketta. Ns. nollaraja velvoittaisi viranomaisia suuntaamaan niukoja viranomaisresursseja myös näiden tapausten käsittelyyn. Tämä kaikki olisi pois vesiliikenteen turvallisuuden kannalta tärkeämmistä tehtävistä. Jos vesillä liikkuja on käyttänyt huumausainetta, häntä voidaan rangaista huumausaineen käyttöririkoksesta (RL 50:2a) riippumatta siitä, onko vesiliikenteessä omaksuttu ”nollatoleranssi”.

Johtopäätökset. Oikeuspoliittisen tutkimuslaitoksen selvityksessä ja edellä rangaistuskäytännön kuvauksessa tuodaan esille seikkoja, joiden perusteella rangaistukset tulee nykyisen lainsäädännön perusteella jyvittää rikoksen vahingollisuuden ja vaarallisuuden mukaan. Vesiliikennejuopumus on verrattain harvinainen rikos. Yksittäiset syyttäjät ja tuomarit joutuvat verrattain harvoin käsittelemään kyseistä rikosta. Tämä on omiaan heikentämään rangaistuskäytännön yhtenäisyyttä. Rangaistuskäytännön mittaamisperusteiden käsittely ohjaa käytäntöä yhdenmukaiseen suuntaan.

Asian valmistelussa on pohdittu vesiliikennejuopumuksen promillerajan yleistä laskeamista. Viimeisen 30 vuoden aikana on tapahtunut merkittävä vesiliikenneturvallisuuden parantuminen: suhteutettuna moottori-venekantaan kuolleiden määrä on laskenut 90 %. Suurimmassa osassa kuolemantapauksista on kysymys selvästi rangaistavuuden ra-

jan ylittäneestä, vahvasta yli kahden promillen humalatilasta. Kuolleita ryhmässä 0,5—0,99 % on vuosittain muutamia.

Promillerajan muuttamisen puolesta on esitetty lähinnä periaatteellisia näkökohtia. On esitetty, että eri liikennemuotoja tulisi kohdella yhdenvertaisesti. Vasta-argumenttina on todettu, että alkoholia nauttineen kuljettajan aiheuttama riski muille poikkeaa eri liikennemuodoissa olennaisesti toisistaan tavalla, joka perustelee erilaiset promillerajat eri liikennemuodoissa.

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 kriminalisointiperiaatteiden mukaan kriminalisointeja pitäisi käyttää vain sellaisten tekojen vastustamiseen, jotka ovat vahingollisia tai vaarallisia muille ihmisille tai yhteiskunnalle. Promillerajan yleinen alentaminen toisi rangaistavuuden piiriin paljon tapauksia, joissa toisen turvallisuutta ei ole vaarannettu. Käytännössä valvontaviranomaisten olisi velvoite puuttua näihin tapauksiin muun muassa toimittamalla epäilty kokeeseen, mistä seuraisi, että niukkoja valvontaresursseja nykyistä vähemmän käytettäisiin toisten turvallisuutta vaarantaviin tapauksiin.

Promillerajan laskun puolesta on vedottu rangaistuksen ennalta ehkäisevään, yleisestävään vaikutukseen. Rajan laskemisen arvioidaan tällöin vähentävän veneilyä alkoholin vaikutuksen alaisena. Arvioidut käyttäytymisvaikutukset itsessään eivät kuitenkaan riitä kriminalisoinnin perusteeksi. On myös edellytettävä, että kyse on vahingolliseksi ja vaaralliseksi tulkittavan käyttäytymisen vähentymisestä, ja että lait pannaan täytäntöön tavalla, joka todella myös johtaa tavoiteltuun tulokseen. Perustuslakivaliokunnan vakiintuneen kannan mukaan kriminalisoinnin hyväksyttävyyttä koskeva tarkastelu kytketään perusoikeuksien rajoitusedellytyksiin kuuluvaa hyväksyttävyyksivaatimukseen, jonka mukaan kriminalisoinnille on oltava painava yhteiskunnallinen tarve ja perusoikeusjärjestelmän kannalta hyväksyttävä peruste. Täl-

laista perustetta ei lainvalmistelussa ole edellä todetun mukaisesti havaittu. Rangaistavuuden piiriin tulisi tapauksia, joissa muiden turvallisuutta ei ole vaarannettu. Yleisen kriminologisen tutkimustiedon nojalla tiedetään, että promillerajan muutokset ei vaikuttaisi vakaviin ja törkeisiin tekoihin.

Oikeuspoliittinen tutkimuslaitoksen rangaistuskäytäntöselvityksen mukaan 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.

Lainvalmistelussa ei siis ole tullut esille painavaa perustetta laskea vesiliikennejuopumuksen yleistä promillerajaa.

Vesiliikennejuopumuksen alemman promillerajan sitomista aluksen kokoon taikka nopeuteen on myös pohdittu. Tällainen ratkaisu laajentaisi rangaistavuuden alaa teoissa, joissa toisille aiheutettu potentiaalinen vaara on suurempi ja vakavien onnettomuuksien riski korkeampi. Mahdollisina määrittämisperusteina voisivat tulla kysymykseen aluksen pituus, paino tai moottoriteho. Tällaiseen ratkaisuun liittyy kuitenkin myös ongelmia. Törmäysvahinkojen vakavuus on yhteydessä alusten kokoon sekä nopeuteen ja ajonopeuden kasvaessa kasvavat myös kuljettajalle asetetut vaatimukset. Nämäkään perusteet eivät kuitenkaan välttämättä yksinään kerro aluksen vesiliikenteelle tuottamasta vaarasta. Tehokkaallakin moottorilla voidaan ajaa hiljaa eikä purjeveneen pituus aina ole yhteydessä aluksen massaan.

Valmistelussa on pohdittu myös tarvetta säätää vesiliikennejuopumuksesta törkeä tekemuoto, kuten rattijuopumuksessa. 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 korotettuihin moitteeseen keskimääräistä vakavampiin tekoihin. Ratkaisun etuna olisi, että perustekomuodosta voitaisiin määrätä sakko rangaistusmääräysmenettelyssä. Rangaistuskäytäntöselvityksessä ei kuitenkaan tullut esille tarvetta tällaiselle lainsäädäntöratkaisulle. Rangaistukset jyvittyvät jo nykyisin verraten johdonmukaisesti humalan tason mukaan. Yhteys tulee vieläkin selvemmäksi, kun tarkastelussa ovat 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 törkeysporttastusta vesiliikenteessä ole syytä tieliikenteen tavoin perustaa yksinomaan kuljettajan humalan asteeseen. Humalatilan ohella ankarammin rangaistaviin tekoihin liittyy useita muitakin perusteita, jotka nekin tulisi mainita kvalifiointiperusteiden joukossa. Ne harvemmin yksinään riittäisivät perustamaan törkeän tekemuodon soveltamista, koska 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 perustelee 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 tavallomaisien tekemuotojen välillä.

Muutostarvetta arvioitaessa on kuitenkin otettava huomioon, että kansainvälinen merenkulkujärjestö (IMO) päätti kesäkuussa 2010 muuttaa merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskevaa kansainvälistä yleissopimusta (SopS 22/1984) eli STCW-sopimusta siten, että sopimuksen luvun VIII sääntöön 1 tehtiin lisäys, jonka mukaan aluksen päällikölle, päällystölle sekä turvallisuustehtäviä hoitavalle henkilökunnalle asetettiin aluksen ohjaus- ja turvallisuustehtäviä suorittaessaan 0,5 promillen ruorijuopumusraja. Sopimusmuutosten ratifi-

ointi tulee ajankohtaiseksi vuonna 2012. Tämä muutos on perusteltua toteuttaa muuttamalla rikoslakia.

3 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

Jatkossa vesiliikennejuopumuksesta tuomittaisiin myös se, joka ohjailee ammattimaisessa vesiliikenteessä alusta tai määräyksestä toimii tällaisessa aluksessa sen kulun turvallisuuteen tai ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseen olennaisesti vaikuttavassa työtehtävässä 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. Muutoksella Suomen rikoslainsäädäntö saatettaisiin vastaamaan kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) STCW-sopimuksen (SopS 22/1984) muutoksia.

Lisäksi rikoslain 23 luvun 5 §:n soutuveneisiin rinnastettavien ja siten rangaistusvastuun ulkopuolelle jäävien vesikulkuneuvojen määritelmään tehtäisiin tekninen muutos.

4 Esityksen vaikutukset

Esitykseen sisältyvillä lainsäädäntömuutoksilla ei ole mainittavia organisaatiovaikutuksia eikä 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 vesiliikennejuopumuksiin ja

parantaa vesiliikenneturvallisuutta. Työryhmän toimikausi oli 1.9.2010—28.2.2011. Työryhmä teki yhteistyötä veneilyasianneuvottelukunnan kanssa, jota kautta alan eri järjestöjen näkemyksiä kartoitettiin. Työryhmä järjesti 28.10.2010 yhteiskokouksen veneilyasianneuvottelukunnan kanssa ja kokouksessa olivat 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:stä. Oikeuspoliittinen tutkimuslaitos laati työryhmän käyttöön selvityksen vesiliikennejuopumusten rangaistuskäytännöstä.

Oikeusministeriö pyysi 20.4.2011 päivätylä lausuntopyynnöllä 30 viranomaiselta, organisaatiolta ja asiantuntijalta kirjallisen lausunnon työryhmän mietinnöstä. Mietintö lähetettiin lisäksi Ahvenanmaan maakuntahallitukselle tiedoksi ja sille varattiin tilaisuus antaa asiasta lausunto. Lausuntoaika päättyi 6 päivänä kesäkuuta 2011. Osalle lausunnonantajista myönnettiin lisäaikaa. Lausuntoja saapui 22. Lausunnonantajat suhtautuivat työryhmän muutosehdotuksiin myönteisesti ja kannattivat niitä. Yhden promillen rajan säilyttämisen kannalla oli 12 lausunnonantajaa, 9 esitti promillerajan laskemista. Nykytilan kannattajat korostivat, että mikäli kuljettajan suorituskkyky on alkoholin nauttimisen johdosta laskenut niin, että kuljettaja vaarantaa toisten turvallisuutta, täyttyy nykyisinkin voimassa olevan lainsäädännön mukaan rikoksen tunnusmerkistö myös yhtä promillea alhaisemmalla promillemäärällä. Erityisen merkityksellistä on, että useissa lausunnoissa toistui näkemys, ettei työryhmän esittämiä suuremmille lainmuutoksille ole käytännön tarvetta.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1 Lakiehdotuksen perustelut

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.

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

Ammattimaiseen vesiliikenteeseen sovelletaan edelleen myös 1 momentin 2 kohtaa, joten myös alle 0,5 promillen päihtymys ammattimaisessa vesiliikenteessä voi johtaa rangaistusvastuuseen, jos henkilön kyky tehtävän vaatimiin suorituksiin on huonontunut ja myös vaaraelementti täyttyy.

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 edellytettäisi 1 momentin tapaan, 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 (512/1993) 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 kauppameren-

kulkuun 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 määriteltä alusrekisterilaissa. Tästä syystä sitä ei ehdoteta käytettäväksi myöskään ehdotettavassa pykälässä. Kauppamerenkulkuna pidetään kuitenkin yleisesti kaikkea ansiotarkoituksessa tai muutoin korvausta vastaan aluksella suoritettua toimintaa. Tyypillisimmät toiminnot ovat lastin ja matkustajien kuljetaminen. Tämän lisäksi kauppamerenkulkuun kuuluu esimerkiksi hinaus, jäänmurtaminen, pyynti sekä pelastus- ja avustustoiminta. Aluksen vuokraamista miehitettynä on myös pidettävä kauppamerenkulkuna samoin kuin aluksen käyttämistä ravintolalaivana silloin, kun se samalla on edelleen merikelpoinen ja sitä käytetään liikenteessä. Nämä tilanteet kuuluisivat ehdotetun säännöksen alaisuuteen. Sääntely ulotettaisiin koskemaan myös muuta kuin kaupallista ammattimaista vesiliikennettä. Ammattiveneitä ovat muun muassa valtion ja kuntien omistamat alukset ja veneet.

Muutoksen perustana olevan STCW-yleissopimuksen sisältö löytyy sopimuksen liitteestä (regulations, säännöstö), jonka konsolidoitu versio hyväksyttiin päätöslauselmalla STCW/CONF.2/33. Yleissopimukseen liittyy koodi (Code), jonka A osa on velvoittava ja täsmentää säännösten velvoitteita. Konsolidoitu koodi hyväksyttiin päätöslau-

selmalla STCW/CONF.2/34. Säännösten sääntöä vastaa aina saman numeroinen koodin sääntö. Tästä syystä yleissopimuksessa promilleraja esiintyy kahdessa kohdassa. Koodin säännön mukaan (section A-VIII/1, kohta 10) 0,5:n promilleraja koskee lähtökohtaisesti kapteenia (master) ja päällystään kuuluvaa miehistön jäsentä (officer). Tämän lisäksi se koskee kuitenkin myös muita, jotka toimivat turvatoimitehtävissä (security), alusturvallisuustehtävissä (safety) tai ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseen (marine environmental duty) liittyvässä tehtävässä. Voimassa olevassa lainsäädännössä ohjailemiseen rinnastetaan turvallisuuteen olennaisesti vaikuttavassa tehtävässä toimiminen. Ammattimaisessa vesiliikenteessä on tarkoituksenmukaisempaa säätää tällaiseen tehtävään määrätystä henkilöstä. Tällöin olisi helpommin identifioitavissa miehistön jäsenet, joita seuraamus koskee. Alusturvallisuus- ja turvatoimitehtävissä olevat on nimetty aluksen hälytysluettelossa. Ympäristötehtäviä hoitavat on myös nimetty erilaisiin listoihin, jotka koskevat esimerkiksi jätehuoltoon liittyviä tehtäviä tai polttoaineen täydennystehtäviä.

"Määräyksestä toimii" ilmaisu vastaa yleissopimuksen termiä "designated". Työvuoron

päätettyä henkilöä ei ole pykälässä tarkoitettulla tavalla tehtävään määrätty, koska tyyppilistähän on, että merimiehet ovat merillä viikkoja, jolloin he viettävät työpaikallaan myös vapaa-aikaa.

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

2 Voimaantulo

Laki ehdotetaan tulemaan voimaan 1 päivänä toukokuuta 2012.

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

Liikenne rikoksista

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 turvalli-

suudelle, on tuomittava *vesiliikennejuopumuksesta* sakkoon tai vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi.

Vesiliikennejuopumuksesta tuomitaan myös se, joka ohjailee ammattimaisessa vesiliikenteessä alusta tai määräyksestä toimii tällaisessa aluksessa sen kulun turvallisuuteen tai ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseen olennaisesti vaikuttavassa työtehtävässä 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 sou-
tuvene taikka siihen kooltaan, nopeudeltaan tai muuten rinnastettava vesikulkuneuvo tai kun 1 momentissa tarkoitettu tehtävä on ollut tällaisessa aluksessa.

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä
kuuta 20 .

Helsingissä 22 päivänä maaliskuuta 2012

Pääministeri

JYRKI KATAINEN

Oikeusministeri *Anna-Maja Henriksson*

*Liite
Rinnakkaisteksti*

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

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.

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 määräyksestä toimii tällaisessa aluksessa sen kulun turvallisuuteen tai ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseen olennaisesti vaikuttavassa työtehtävässä 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

Vesiliikennejuopumuksesta ei kuitenkaan tuomita silloin, kun ohjailtavana on ollut sou-
tuvene, purjejolla tai niihin rinnastettava ve-
sikulkuneuvo tai kun 1 momentissa tarkoitet-
tu tehtävä on ollut tällaisessa aluksessa.

alkoholia litrassa uloshengitysilmaa.

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

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä
kuuta 20 .
