

Merenkululaitoksen julkaisuja 5/2006  
Sjöfartsverkets interna publikationer

# Veneilyn ja vesillä liikkumisen turvallisuusohjelma 2006 - 2016

Målprogram för säkerheten inom båt- och  
sjölivet 2006 - 2016



Merenkululaitos  
Sjöfartsverket

Helsinki/Helsingfors 2006  
ISBN 951-49-2116-X  
ISSN 1456-7814

# LAINAUSKUITTI

18.8.2011

Tiihonen Juha

**VENEILYN JA VESILLÄ LIIKKUMISEN TURVALLISUUSOHJELMA 2006 - 2016 = MÅLPROGRAM  
FÖR SÄKERHETEN INOM BÅT- OCH SJÖLIVET 2006 - 2016**

HELSINKI : Merenkululaitos, 2006

[26 S.]

(MERENKULKULAITOKSEN JULKAISUJA, ISSN 1456-7814 ; 5/2006)

Toimipiste: MKL

**Numero: 7798**

Lainattu: 18.8.2011

Eräpäivä: 15.9.2011

Merenkululaitoksen julkaisuja 5/2006

# Veneilyn ja vesillä liikkumisen turvallisuusohjelma 2006 – 2016

## Målprogram för säkerheten inom båt- och sjölivet 2006 - 2016

08 MKL



MKL

7798



**Merenkululaitos**

Helsinki 2006  
ISBN 951-49-2116-X  
ISSN 1456-7814



ISSN 1456-7814  
Merenkulutus, Helsinki 2006





Tekijät (toimielimestä: toimielimen nimi, puheenjohtaja, sihteeri) <b>Tom Wilenius, MKL, puheenjohtaja</b> <b>Maija Castrén, Kalamiesten Keskusliitto</b> <b>Tom Hanen, RVLE</b> <b>Sami Laine, Suomen Partiolaiset</b> <b>Petteri Leppänen, RVLE</b> <b>Petri Öhrmark, MKL</b> <b>Matti Eronen, sihteeri</b>		Julkaisun laji <b>Merenkululaitoksen julkaisu</b>	
		Toimeksiantaja <b>Veneilyasiain neuvottelukunta</b>	
		Toimielimen asettamispäivämäärä <b>13.9.2005</b>	
Julkaisun nimi <b>Veneilyn ja vesillä liikkumisen turvallisuusohjelma 2006 - 2016</b>			
Tiivistelmä			
<p>Veneilyasiain neuvottelukunnan "Veneilyn ja vesillä liikkumisen turvallisuusohjelma 2006 - 2016" asettaa tavoitteet vesillä liikkumiseen liittyvälle turvallisuustyölle. Tavoiteohjelma kartoittaa vesiturvallisuuden nykytilaa ja ohjaa sekä hallintoa että alan tutkimus- ja järjestötoimintaa vesillä liikkumisen turvallisuuden kehittämiseksi.</p> <p>Vesiturvallisuustyön kohderyhmä on laaja ja siihen osallistuvat monet viranomaiset ja vapaaehtoiset kansalaisjärjestöt. Vesillä liikkumisen turvallisuuteen vaikuttavat lainsäädäntö ja riittävä valvonta, viranomaistoimintojen sujuvuus ja palvelut sekä vapaaehtoisten kansalaisjärjestöjen toiminta ja yksittäisten veneilijöiden asenteet vaikuttavat kukin osaltaan.</p> <p>Turvallisuusohjelman viidennessä luvussa luetellaan kahdeksan tavoitetta vesillä liikkumisen kehittämiseksi. Keskeisellä sijalla ovat vesillä liikkujan vastuun, tietojen, taitojen ja asenteiden merkitys. Ohjelman tavoitteena on vähentää alkoholin käyttöä vesillä, lisätä pelastusliivien käyttöä veneessä, kehittää vesikulkuneuvojen teknistä turvallisuutta sekä taata viranomaisten toimintaedellytykset ja veneilyturvallisuuteen liittyvät palvelut.</p> <p>Turvallisuusohjelman tärkeimpiä tavoitteita on edistää 2000-luvun uutta, vastuullista vesillä liikkumisen kulttuuria.</p> <p>Tavoitteisiin pääseminen edellyttää päättäjiltä, viranomaisilta ja kansalaisjärjestöiltä pitkäjänteistä työtä ja laajamittaista sitoutumista.</p>			
Avainsanat (asiasanat) <b>veneily, vesillä liikkuminen, vesiturvallisuus, turvallisuus</b>			
Muut tiedot			
Sarjan nimi ja numero <b>Merenkululaitoksen julkaisu 5/2006</b>		ISSN <b>1456-7814</b>	ISBN <b>951-49-2116-X</b>
Kokonaissivumäärä <b>10</b>	Kieli <b>Suomi/ruotsi</b>	Hinta	Luottamuksellisuus <b>Julkinen</b>
Jakaja <b>Merenkululaitos</b>		Kustantaja <b>Merenkululaitos</b>	



Författare (uppgifter om organet: namn, ordförande, sekreterare)  <b>Tom Wilenius, Sjöfartsverket, ordf.</b> <b>Maija Castrén, Kalamiesten Keskusliitto</b> <b>Tom Hanen, gränsbev.väsendets stab</b> <b>Sami Laine, Finlands Scouter</b> <b>Petteri Leppänen, gränsbev.väsendets stab</b> <b>Petri Öhrmark, Sjöfartsverket</b> <b>Matti Eronen, sekreterare</b>	Typ av publikation <b>Sjöfartsverkets publikationer</b>		
	Uppdragsgivare <b>Delegationen för båtsektorn</b>		
	Datum för tillsättande av organet <b>13.9.2005</b>		
Publikationens namn <b>Målprogram för säkerheten inom båt- och sjölivet 2006-2016</b>			
<p>Målprogrammet för säkerheten inom båt- och sjölivet 2006-2016 som utarbetats av delegationen för båtsektorn, uppställer målen för arbetet inom sjösäkerheten. Målprogrammet kartlägger nuläget och ger riktlinjer för förvaltningen och forsknings- och föreningsverksamheten inom sektorn för att utveckla säkerheten till sjöss.</p> <p>Målgruppen för sjösäkerhetsarbetet är omfattande och ett flertal myndigheter och frivilligorganisationer deltar i arbetet. När det gäller säkerheten till sjöss inverkar lagstiftning, adekvat tillsyn, fungerande myndighetsfunktioner och dess tjänster, frivilligorganisationernas verksamhet samt de enskilda båtfararnas attityder.</p> <p>I det femte kapitlet listas åtta mål för att utveckla säkerheten till sjöss. Båtfolkets eget ansvar, kunskaper, färdigheter och attityder poängteras. Målprogrammet vill uppnå minskad användning av alkohol på sjön, öka användningen av flytväst, utveckla farkosternas tekniska säkerhet och garantera myndigheternas verksamhetsförutsättningar och tjänster i anknytning till båtsäkerheten.</p> <p>Ett av de viktigaste målen är att främja en ny, ansvarsfull båtlivskultur för 2000-talet.</p> <p>För att uppnå dessa mål krävs långsiktigt arbete och omfattande engagemang av såväl beslutsfattare, myndigheter som frivilligorganisationer.</p>			
Nyckelord <b>båtliv, sjöliv, sjösäkerhet, säkerhet</b>			
Övriga uppgifter			
Seriens namn och nummer <b>Sjöfartsverkets publikationer 5/2006</b>	ISSN <b>1456-7814</b>	ISBN <b>951-49-2116-X</b>	
Sidoantal <b>10</b>	Språk <b>finska/svenska</b>	Pris	Sekretessgrad <b>Offentligt</b>
Distribution <b>Sjöfartsverket</b>	Förlag <b>Sjöfartsverket</b>		

**Veneilyn ja vesillä liikkumisen  
turvallisuusohjelma 2006 -  
2016**



**VENEILYN JA VESILLÄ LIIKKUMISEN  
TURVALLISUUSOHJELMA  
2006 - 2016**

**1. Yhteenveto**

Veneilyasiain neuvottelukunnan "Veneilyn ja vesillä liikkumisen turvallisuusohjelma 2006 - 2016" asettaa tavoitteet vesillä liikkumiseen liittyvälle turvallisuustyölle. Tavoiteohjelma korottaa vesiturvallisuuden nykytilaa ja ohjaa sekä hallintoa että alan tutkimus- ja järjestötoimintaa vesillä liikkumisen turvallisuuden kehittämiseksi.

Vesiturvallisuustyön kohderyhmä on laaja ja siihen osallistuvat monet viranomaiset ja vapaaehtoiset kansalaisjärjestöt. Vesillä liikkumisen turvallisuuteen vaikuttavat lainsäädäntö ja riittävä valvonta, viranomaistoimintojen sujuvuus ja palvelut sekä vapaaehtoisten kansalaisjärjestöjen toiminta ja yksittäisten veneilijöiden asenteet vaikuttavat kukin osaltaan.

Turvallisuusohjelman viidennessä luvussa luetellaan kahdeksan tavoitetta vesillä liikkumisen kehittämiseksi. Keskeisellä sijalla ovat vesillä liikkujan vastuun, tietojen, taitojen ja asenteiden merkitys. Ohjelman tavoitteena on vähentää alkoholin käyttöä vesillä, lisätä pelastusliivien käyttöä veneessä, kehittää vesikulkuneuvojen teknistä turvallisuutta sekä taata viranomaisten toimintaedellytykset ja veneilyturvallisuuteen liittyvät palvelut.

Turvallisuusohjelman tärkeimpiä tavoitteita on edistää 2000-luvun uutta, vastuullista vesillä liikkumisen kulttuuria.

Tavoitteisiin pääseminen edellyttää päättäjiltä, viranomaisilta ja kansalaisjärjestöiltä pitkäjänteistä työtä ja laajamittaista sitoutumista.

**2. Tavoiteohjelman tarkoitus ja työryhmän asettaminen**

Veneilyasiain neuvottelukunta totesi kokouksessaan 13.9.2005 tarpeen uudistaa vuonna 1996 laadittu veneilyturvallisuuden tavoiteohjelma. Tätä varten neuvottelukunta asetti työryhmän. Neuvottelukunnan toimeksianto edellytti, että tavoiteohjelmassa määritellään hyvä veneilytapa. Ohjelman tulee olla linjassa vesiturvallisuus- ja veneilyvalistuksen kanssa.

Edellä esitetyistä syistä päätettiin laajentaa tavoiteohjelma koskemaan kaikkea vesillä liikkumista, ja ohjelman nimeksi tuli "Veneilyn ja vesillä liikkumisen turvallisuusohjelma". Edellisen vuonna 1996 laaditun ohjelman tavoitteet ulottuivat vuoteen 2005 asti, joten uusi ohjelma laadittiin seuraavalle kymmenvuotiskaudelle 2006 - 2016. Tavoiteohjelman tavoitteiden toteutumista tulee kuitenkin tarkastella muutaman vuoden välein.

Neuvottelukunta asetti tavoiteohjelman uudistamista varten työryhmän, johon jokaisen neuvottelukunnan jaoksen tuli nimetä edustajansa. Myös muilla neuvottelukunnan jäsenillä oli mahdollisuus ilmoittautua mukaan työryhmään.



### 3. Nykytila

#### 3.1. Veneilystä

Veneily on suomalaisten suosituimpia vapaa-ajanviettotapoja kesäisin.<sup>1</sup> Koko väestöstä veneilyä harrastaa 46,7 %. Tässä tavoiteohjelmassa käsitellään nimenomaan vapaa-ajan veneilyä, jota ovat soutuveneily, pienmoottoriveneily, melonta, moottoriveneily, purjehdus ja vesiskootterilla ajaminen.

Vapaa-ajan ja käytettävissä olevan rahan lisääntyessä, eri vapaa-ajanviettomuodot saavat uusia harrastajia. Myös veneily ja siihen liittyvät harrastukset, kuten kalastus, kilpapurjehdus, vesihiihto ym., ovat lisänneet suosiotaan. Samalla on kasvanut veneilyyn liittyvien taloudellisten vaikutusten sekä ympäristö- ja turvallisuusvaikutusten merkitys.

Tässä turvallisuusohjelmassa veneilyn harrastajat on ryhmitelty niihin, jotka käyttävät venettä matka-, retki- tai kilpaveneilyyn sekä niihin, jotka käyttävät venettä jonkun harrastuksen yhteydessä. Jälkimmäiseen ryhmään kuuluvat muun muassa mökkiveneilijät ja kalastuksen harrastajat. Saaristossa asuvien jokapäiväiset asiointi- ja työmatkat ovat kokonaisuutena ottaen niin pieni osa veneliikennettä, ettei sitä voida aina eritellä.

Myös veneilyn tavoiteohjelmassa vuodelta 1996 käytettiin samaa jaottelua.

Veneiden määrä on viime vuosina kasvanut. Veneilyn määrästä ja sen taloudellisista vaikutuksista valmistui vuonna 2005 Merenkulkulaitoksen teettämä selvitys<sup>2</sup>, jonka mukaan Suomessa oli vuonna 2004 käytössä yli 737 000 venettä. Näistä 420 000 veneessä ainakin toisinaan käytetään moottoria eli 14 prosentilla kotitalouksista oli käytettävissään moottorilla varustettu vene. Pieniä perämoottoriveneitä (alle 20 hv) oli noin kolmannes ja muita, pääasiassa suurempia moottoriveneitä, yhteensä viidennes kaikista veneistä. Runsas kolmasosa veneistä oli moottorittomia soutuveneitä. Purjeveneitä (n. 30 000) ja kanootteja yms. (. 40 000. ) oli yhteensä noin 70 000 eli kymmenen prosenttia koko venekannasta.

#### 3.2. Veneilyonnettomuudet

Veneilyssä tapahtuu suhteellisen vähän onnettomuuksia. Tilastojen mukaan 90 % onnettomuusveneistä oli pieniä avoveneitä, soutuveneitä, kanootteja ja jollia. Vakavat, hengenvaaraan johtavat veneen käyttöön liittyvät onnettomuudet ovat vain osa veneilijöiden ongelma- ja onnettomuustilanteista. Meripelastustehtävistä 2/3 johtuu veneiden teknisistä vioista tai puutteellisesta merimiestäidosta. Näitä käsitellään tarkemmin jäljempänä meripelastustoimintaa koskevassa luvussa.

Vesiliikennelaki koskee kaikkia veteen tukeutuvia ja vesillä liikkumiseen tarkoitettuja kulku- neuvoja. Tutkimusten mukaan onnettomuuksien välittöminä syinä ovat enimmäkseen olleet veneestä putoamiset ja veneiden kaatumiset. Valvonnan kannalta ongelmallisimpia ovat kiik- kerät veneet, koska veneille ei ole olemassa vakavuusstandardia. Vesiliikennelain mukaan val- vontaviranomainen (poliisi, tull, rajavartiolaitos) voi keskeyttää matkan, mikäli vesikulkuneu- vo ei ole turvallinen.

Veneonnettomuustilastointi Suomessa on niukkaa. Poliisin esitutkinnan lisäksi veneonnetto- muuksia tutkitaan vain harvoin perusteellisemmin. Suomen Uimaopetus- ja hengenpelastus- liitto ry (SUH) kokoaa tilastotietoja hukkumistapauksista lehdistöseurannan kautta.

Veneonnettomuuksissa aiheutuu sekä materiaali- että henkilövahinkoja. Materiaalivahingoista seuraa korjaamis- ja uusimiskustannuksia. Henkilövahingoista seuraa terveydenhuollon kus- tannuksia sekä yksityisiä ja kansantaloudellisia menetyksiä.

<sup>1</sup> Veneilyn määrä ja taloudelliset vaikutukset Suomessa, Merenkulkulaitoksen julkaisu 5/2005

<sup>2</sup> Kuolemaan johtaneet veneilyonnettomuudet vuosina 2000–2002 Poliisin veneonnettomuuksien tutkija- lautakuntien tutkimina, Sisäinen turvallisuus 11/2004 / Sisäasianministeriö



Veneonnettomuuksien materiaalivahingot korvataan venevakuutuksista. Vakuutusyhtiöt korvasivat vuonna 2003 venevahinkoja 9,8 miljoonalla eurolla. Materiaalivahinkojen todellinen vuosittainen arvo on oletettavasti kuitenkin korkeampi, koska kaikkia veneitä ei ole vakuutettu eikä vakuutuksiin liittyvän omavastuun vuoksi kaikkia vahinkoja haeta korvattaviksi vakuutuksesta.

Veneiden määrän kasvaessa myös erilaiset onnettomuusriskit kasvavat. Suomessa hukkuu vuosittain noin 200 ihmistä. Pienveneonnettomuuksissa<sup>3</sup> hukkuu 50 – 60 ihmistä. Syitä ovat muun muassa humalatila, epätarkoituksenmukainen toiminta tai veneen rakenteellinen epäkohta. Myös sääolojen vaihtelulla on merkitystä. Tutkimuksen mukaan hukkuneiden määrä lisääntyy kuukautta kohden seitsemällä hengellä<sup>4</sup>, kun kesäkuukauden keskilämpötila nousee asteen. Poikkeuksen tekee yleensä kesäkuu, jolloin tilastojen mukaan hukkuu 15 henkeä enemmän kuin muina kuukausina.

Hukkimistapauksia voidaan ehkäistä myös pelastusliivien käyttöä lisäämällä. Jopa 85 % vesiliikenneonnettomuuksissa hukkuneista olisi pelastunut, jos heillä olisi ollut pelastusliivit päällään. Syitä liivien käyttämättömyyteen oli esimerkiksi se, ettei veneessä ollut varusteena pelastusliivejä tai ettei henkilöllä ollut tapana käyttää liivejä, vaikka ne olisivatkin olleet mukana.

Tutkimusraporteissa on veteen joutumisen taustasyiksi merkitty oma humala peräti 115 tapauksessa ja matkustajan humalatila 29:ssä. Vuosina 1992 – 1998 tehdyn tutkimuksen mukaan lähes 80 prosentilla 25 – 64 -vuotiaista hukkuneista oli alkoholia veressään. Kansanterveyslaitoksen liikenne- ja viestintäministeriölle vuonna 2005 antaman lausunnon mukaan jo noin puolen promillen humalatila näyttää heikentävän vesiliikenteessä kuljettajan ajokykyä sekä selviytymistä veneilyn turvallisuustehtävistä. Noin 0,4 – 0,6 promillen humalatila nostaa onnettomuusriskiä.

Ruorijuoppouteen syyllistymistä tuskin voi selittää tietämättömyydellä. Vesiliikenteen turvallisuuskampanjoita on järjestetty kymmeniä vuosia. Suuri haaste vesiturvallisuustyölle on päihitteiden käytön pois kitkeminen vesiliikenteestä. Vesiturvallisuustyöllä on pyrittävä muuttamaan asennoitumista ruorijuopumukseen. Humaltunut veneen kuljettaja ei osaa varoa veneensä kiihkeryyttä, vaikka hän tuntisikin veneensä ominaisuudet. Myös huumeiden osuutta veneonnettomuuksissa tulisi selvittää, sillä esimerkiksi tieliikenteessä pääkaupunkiseudulla jopa 24 % rattijuopumusepäillyistä on huumeiden ja alkoholin sekakäyttäjiä. Onkin selvää, että huumeita käytetään myös veneilijöiden keskuudessa, vaikka käytön laajuutta ei ole tutkittu.

### 3.3. Etsintä ja pelastus vesillä

Vesillä liikkumisen turvallisuustyöhön osallistuvat viranomaisten lisäksi vapaaehtoiset järjestöt. Merialueella ihmisten etsintä ja pelastaminen on meripelastustoimen tehtävä ja vastuuviranomainen on rajavartiolaitos. Sisävesillä puolestaan etsintätehtäviä johtaa poliisi ja pelastustehävien vastuuviranomaisia ovat pelastusviranomaiset.

#### 3.3.1. Meripelastustoimi

Meripelastustyöhön kuuluu mm. ihmisten etsiminen ja pelastaminen sekä heille annettava ensiapu hätä- ja vaaratilanteissa merialueella. Materiaalin, kuten aluksen tai lastin, pelastaminen on kaupallista toimintaa, joka ei kuulu meripelastustoimelle.

Meripelastuslain (1145/2001) mukaan johtava meripelastusviranomainen on rajavartiolaitos, joka mm. vastaa meripelastustoimen järjestämisestä, johtamisesta ja yhteistoiminnan koordinoimisesta. Rajavartiolaitos osallistuu merialueilla meripelastustoimen tehtäviin yksiköillään, joita ovat merivartioasemien partioveneet, vartiolaivat, valvontalentokoneet ja meripelastushelikopterit. Muita meripelastustoimintaan osallistuvia viranomaisia ja yhteisöjä ovat Hätäkeskuslaitos, Ilmatieteen laitos, Merenkulkulaitos, Merentutkimuslaitos, pelastusviranomaiset,

<sup>3</sup> Kuolemaan johtaneet veneilyonnettomuudet vuosina 2000–2002

<sup>4</sup> Kuolemaan johtaneet veneilyonnettomuudet vuosina 2000–2002



poliisi, puolustusvoimat, sosiaali- ja terveystieteelliset, Suomen Meripelastusseura, Suomen Punainen Risti, tulli, ympäristöviranomaiset ja Ålands Sjöräddningssällskap.

Meripelastustoimella on kaksi vastuualuetta, jotka ovat Suomenlahden ja Länsi-Suomen meripelastuslohkot merivartiostojen aluejaon mukaisesti. Merivartiostoissa pidetään yllä jatkuvaa meripelastustoimen johtamis-, viestitys- ja suoritusvalmiutta.

Vuonna 2005 meripelastustoimen etsintä- ja pelastustehtäviä oli noin 1 600, joissa pelastettiin tai autettiin noin 3 500 ihmistä. Pelastusyksiköille edellä mainituissa tehtävissä kertyi lähes 3 600 avustustuntia. Vuosittain 70 % kaikista meripelastustoimen tehtävistä hoidetaan rajavartiolaitoksen aluksilla ja helikoptereilla.

Meripelastustehtävistä suurin osa johtuu veneen puutteellisesta kunnosta (38 %) tai veneen kuljettajan huonoista merimiestaidoista (21 %). Vaikka alkoholi on syynä vain 3 prosentissa meripelastustehtävistä, alkoholi on lähes poikkeuksetta mukana kaikissa vakavissa veneonnettomuuksissa.

Suomen Meripelastusseura on meri- ja järvipelastusyhdistysten keskusjärjestö, joka huolehtii meripelastusyhdistysten valtakunnallisista toimintaedellytyksistä. Meripelastusyhdistykset toimivat eri paikkakunnilla pelastavat ja avustavat hätään joutuneita veneilijöitä ja muuta vesiliikennettä sekä meri- että järviolueilla. Vapaaehtoisten osuus meripelastustoimissa on huomattava. He osallistuvat vuosittain noin 25 % kaikista meripelastustoimen tehtävistä, minkä lisäksi he suorittavat erilaisia muita avustustehtäviä.

Vuonna 2005 Suomen Meripelastusseuran miehistöt lähtivät hälytystehtäviin 1081 kertaa. Apua sai 2320 ihmistä ja 869 alusta. Todennäköiseltä menehtymiseltä pelastettiin 126 ihmistä ja tuhoutumiselta 52 alusta. Vapaaehtoisten meripelastajien kokonaistehtävämäärä on kasvanut lähes 30 prosenttia neljässä vuodessa. Kokonaan vapaaehtoisvoimin ylläpidettävä pelastuslusten päivystys sitoo vuosittain 730 henkilötyövuotta (noin 34 milj. euroa).

### **3.3.2. Pelastustoimi**

Pelastuslain (468/2003) sekä pelastustoimesta annetun valtioneuvoston asetuksen (787/2003) mukaan pelastustoimen johtaminen ja valvonta maassamme kuuluu sisäministeriölle. Suomi on jaettu 22 pelastusalueeseen, joihin kuuluvien kuntien tulee huolehtia pelastustoimintaan liittyvistä tehtävistä sekä pelastustoimen henkilöstön kouluttamisesta alueellaan. Alueen pelastustoimi huolehtii pelastustoiminnasta vesialueilla ottaen huomioon, mitä meripelastuslaissa (1145/2001) säädetään meripelastustoimesta. Poliisi vastaa kadonneiden etsinnästä sisävesillä. Rajavartiolaitoksen tehtävistä pelastustoiminnassa säädetään rajavartiolaissa (578/2005). Vapaaehtoisen pelastustoimen järjestöt huolehtivat niistä tehtävistä, jotka on viranomaisten kanssa sovittu.

### **3.3.3. Valistustyö**

Viisaasti vesillä -vesiturvallisuuskampanja on Merenkululaitoksen, rajavartiolaitoksen, poliisin, Terveystieteellisen keskuksen, sisäasiainministeriön, sosiaali- ja terveysministeriön sekä Suomen Uimaopetus- ja Hengenpelastusliiton yhteiskampanja. Yhteistyökumppaneita ovat lisäksi Alko Oy, Folkhälsan, Suomen Vapaa-ajankalastajien keskusjärjestö ja Suomen Meripelastusseura.

Vesiturvallisuuskampanjan tavoitteena on herättää ja ylläpitää keskustelua vesiturvallisuudesta ja antaa tietoa turvallisesta vesillä liikkumisesta. Viranomaisten ja järjestöjen yhteinen kampanja muistuttaa suomalaisia siitä, että vaaratilanteet vesillä ja hukkumiskuolemat olisivat useimmiten helposti estettävissä. Keskeinen tavoite on vaikuttaa asenteisiin, jotta ihmiset hankkisivat vesillä liikkumisen perustaidot ja suhtautuisivat vakavasti vesiturvallisuuteen. Vesiturvallisuuskampanja on jatkuva, ympärivuotinen tiedotuskampanja, jonka avulla tiedotetaan säännöllisesti vesiturvallisuuteen liittyvistä aiheista. Kampanja painottuu kesäkuukausiin

ja tiedotushuippu ajoittuu toukokuun lopusta juhannukseen. Tavoitteena on kuitenkin pitää kampanja- aiheita esillä myös muulloin, etenkin heikkojen jäiden aikaan syksyllä ja keväällä.

Veneilyturvallisuuden kehittämiseksi muun muassa nuorisotoiminnan, koulutuksen ja veneiden vapaaehtoisen katsastustoiminnan avulla toimivat lisäksi ainakin Suomen Navigaatioliitto, Purjehtijaliitto, Suomen Partiolaiset ja Suomen Kanoottiliitto. Erityisen tarpeelliseksi koetaan valistuksen suuntaaminen katsastamattomien veneiden omistajille.

#### 4. Veneitä ja veneilyä koskevasta lainsäädännöstä

Turvallisen veneilyn ja vesillä liikkumisen lainsäädännöllisen perustan muodostavat vesiliikennelaki (463/1996), vesiliikenneasetus (124/1997) sekä huvivenelaki (621/2005). Säädösten tarkoituksena on edistää vesillä liikkumisen turvallisuutta sekä ehkäistä niitä haittoja, joita vesikulkuneuvojen käyttämisestä aiheutuu luonnolle tai muulle ympäristölle, kalastukselle, yleiselle luonnon virkistyskäytölle ja muulle yleiselle tai yksityiselle edulle.

Vesiliikennelaki on yleislaki sisältäen juuri vesillä liikkumista koskevia määräyksiä. Lakia sovelletaan kaikkien vesikulkuneuvojen käyttämiseen vesialueella. Se asettaa rajat ja puitteet vesikulkuneuvoilla liikkumiselle. Vesiliikenneasetuksen nojalla voidaan antaa määräyksiä vesikulkuneuvojen ja niiden moottorien sekä varusteiden ja tarvikkeiden ominaisuuksista, rakenteesta, laadusta, määrästä, kunnosta ja käytöstä ottaen huomioon muun muassa vesikulkuneuvon koko, laji, käyttötarkoitus ja liikennealue. Huvivenelaki puolestaan koskee huviveneitä, niiden moottoreita, vesiskoottereita ja niiden varusteita sekä niiden rakennetta, pakokaasu- ja melupäästöjä.

Vesiliikennelakia ja -asetusta sovelletaan vesikulkuneuvoihin ja niiden käyttämiseen vesialueella. Vesikulkuneuvo on määritelty vesiliikennelain 3 §:ssä seuraavasti: *"Tässä laissa tarkoitetaan vesikulkuneuvolla veteen tukeutuvaa ja vesillä liikkumiseen tarkoitettua kulkuvälinettä ja laitetta"*.

Vesillä liikkumisen perussäännös vesiliikennelain 6 §:ssä on melko väljä. Sen mukaan vesikulkuneuvon kuljettajalta vaaditaan olosuhteisiin nähden tarvittavaa ikää, kykyä ja taitoa. Rekisteröidyn moottoriveneen kuljettamiseen edellytetään lisäksi pääsääntöisesti 15 vuoden ikää.

Vesiliikennelain 5 §:n mukaan jokaisen vesillä liikkuvan on toimittava siten, ettei hän ilman pakottavaa syytä vaikeuta tai häiritse muiden liikkumista vesillä eikä aiheuta vaaraa tai vahinkoa muille. Merkittävän tai tarpeettoman haitan ja häiriön aiheuttamista luonnolle, muulle ympäristölle, kalastukselle, yleiselle luonnon virkistyskäytölle tai muulle yleiselle ja yksityiselle edulle on vältettävä. Vesillä liikkujan on noudatettava vesiliikenteen liikennesääntöjä ja vesiliikennemerkeillä tai valo-opasteilla ilmaistuja määräyksiä, kieltoja ja rajoituksia.

Vesiliikenneasetuksessa on asetettu velvoitteita tiettyjen varusteiden käytöstä vesillä liikuttaessa. Asetuksen 2 §:n mukaan tulee moottorilla tai yli viiden metrin pituisessa, purjeella varustetussa ja liikkeellä olevassa vesikulkuneuvossa olla pelastusliivi, kelluntapukine tai pelastuspuku kullekin vesikulkuneuvossa olijalle. Varuste on välttämätön, vaikkei niiden käyttö olekaan pakollista. On kuitenkin suositeltavaa pitää pelastusliivejä päällä aina vesillä liikuttaessa.

Rikoslaissa (39/1889) on säännökset vesiliikennejuopumuksesta (23. luku, 5 §). Sen mukaan rajana on 1,0 promillea tai se, että suorituskyky on olennaisesti huonontunut. Lisäksi edellytyksenä on, että olosuhteet ovat sellaiset, että teko on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle. Vesiliikennejuopumuksesta sanktiona on sakko tai enintään kahden vuoden vankeus.

Vesiliikennelain noudattamisen viranomaisvalvonta on lain 23 §:n mukaan Merenkululaitoksella. Ympäristöhaittojen ehkäisemisen ja torjumisen osalta lain noudattamisen yleinen valvonta kuuluu alueelliselle ympäristökeskukselle. Vesikulkuneuvojen käyttämistä vesialueella valvovat Merenkululaitos, poliisi, rajavartiolaitos ja tulli. Lain noudattamattomuudesta on rangaistussäännökset lain 24 §:ssä.



## **5. Tavoitteet**

### **5.1. Vastuu on jokaisella itsellään**

Vesiliikenteen turvallisuus jää tulevaisuudessa enenevässä määrin veneen kuljettajan vastuulle. Vahingotapaukset osoittavat, että valvontaa olisi kyettävä lisäämään pienillä järvillä ja niillä merialueilla, joilla liikutaan avoveneillä. Suomen vesialueet ovat kuitenkin niin laajoja, että kattava valvonta edellyttäisi laajamittaisia muutoksia ja merkittävää lisäystä poliisin ja rajavartiolaitoksen henkilöstömäärään.

Viranomaisten resurssien niukentuessa ei ole realistista olettaa, että apu ehtii aina ajoissa paikalle. Siksi jokaisen vesillä liikkujan tulisi oivaltaa se, että jokainen itse vaikuttaa toiminnallaan suoraan omaan ja läheistensä mahdollisuuteen selvitä onnettomuudesta. Tämän seikan tulisi-kin jatkossa olla valistustyön painopisteenä. Lapsille ja koululaisille suunnatussa valistustyössä on kuitenkin edelleen syytä korostaa viranomaisten ja vapaaehtoisjärjestöjen vastuuta.

### **5.2. Vesille selvin päin**

Alkoholin vaikutuksen alaisena opittu unohtuu ja harkinta pettää. Asenteisiin tulee pyrkiä vaikuttamaan siten, että pullot korkattaisiin vasta maissa, sillä alkoholi ja vesillä liikkuminen eivät kuulu yhteen. Valistustyössä tulee korostaa myös sitä, että ruorijuoppo saattaa paitsi itsensä myös muut vesilläliikkujat vaaraan.

### **5.3. Merimiestaidot kunniaan**

Veneilyturvallisuutta edistävien kurssien ja opintojen määrää tulee lisätä. Kurssien suorittamisesta tulisi saada joko sosiaalista tai taloudellista lisäarvoa. Tämä voisi toteutua vaikkapa alennuneina jäsen- tai vakuutusmaksuina. Näin saataisiin yleinen tiedollisen ja taidollisen tason nosto nykyistä houkuttelevammaksi.

Kouluttautumismahdollisuuksista tulee aktiivisesti tiedottaa ja niistä voi kertoa muun muassa viranomaisten verkkosivustoilla sekä erilaisissa yleisötilaisuuksissa. Viranomaisten tulee pyrkiä aikaisempaa enemmän tukemaan ja tekemään yhteistyötä koulutusta tarjoavien tahojen kanssa.

### **5.4. Pelastusliivit käyttöön**

Koulutuksen ja valistuksen avulla vesillä liikkujat tulee saada ymmärtämään kellunta- ja pelastusvälineiden käytön merkitys. On annettava opastusta oikean pelastusvälineen hankkimisesta ja huoltamisesta. Henkilökohtaisten pelastusliivien käyttö avoveneissä tulisi veneen liikkeellä ollessa olla pakollista.

### **5.5. Viranomaistoiminnan taso on turvattava**

Valtion tulee taata vähintään nykyisentasoinen (2005) turvallisuustaso vesillä liikkujille niin meri- kuin sisävesialueilla. Tätä varten viranomaisille tulee antaa riittävät voimavarat nopean ja tehokkaan avun antamiseksi. Viranomaisten toimintaa tulee tukea tiiviillä ja järjestelmällisellä yhteistyöllä vapaaehtoisten meri- ja järvipelastajien kanssa. Vapaaehtoista meri- ja järvi-pelastustoimintaa tulee tukea esimerkiksi kalustohankinnoissa.

Väyläviranomaisen toimintaan reittien ja merkinnän kehittämiseksi tulee osoittaa riittävästi voimavaroja. Epäselvien väyläosuuksien merkitsemisen kehittäminen esim. kulkusuunta-epäselvyyksien välttämiseksi on kannatettavaa.

## 5.6. Teknistä turvallisuutta tulee lisätä

Viranomaisten tulee valvoa erityisesti ns. kolmansista maista tuotavien veneiden vaatimustenmukaisuutta. Yhteistyötä veneilyalan eri toimijoiden kesken tulee lisätä entisestään ja esimerkiksi yhteistä tiedottamista veneiden suositeltavista ominaisuuksista ja ratkaisuista sekä turvallisuutta edistävistä uusista keksinnöistä tulee lisätä. Myös katsastustoiminta tulee ulottaa yhä useampaan veneeseen.

## 5.7. Viestintävälineet käyttöön

Veneissä käytettävät henkilökohtaiset päätelaitteet ovat yleistyneet, mistä johtuen vesillä liikkuville tarjotaan monia sovelluksia uutisista sääkarttoihin. Veneilyalan toimijoiden yhteistyöllä tulee pyrkiä varmistumaan siitä, että palveluiden tuottajien käyttämä taustatieto on oikeaa ja riittävää, sillä väärä tieto voi aiheuttaa käyttäjälle vaaratilanteita.

Matkaviestinverkon kattavuudesta tulee huolehtia vastaisuudessakin, sillä matkapuhelin on yleisin avun tavoitteluun käytetty väline. Uutisten ja säätiedotusten saamista yleisradioverkosta tulee edelleen kehittää. Merimiestaitokoulutuksessa tulee muistuttaa myös barometrin ja omien havaintojen merkityksestä sään seurannassa.

## 5.8. Uusi 2000-luvun veneilykulttuuri

Vesilläliikkuja on asioista perillä oleva, itsestään ja ympäristöstään vastuuta tunteva, muut huomioon ottava ja itsensä kehittämistä kiinnostunut ihminen.

Vesilläliikkuja tuntee yhteiset pelisäännöt, ei ole vaaraksi tai häiriöksi muille eikä kuormita haurasta saaristoamme tai järvimaisemaamme piittaamattomuudellaan.

Vesilläliikkuja arvostaa auttamisen perinnettä ja hyväksyy vallitsevien olosuhteiden huomioon ottamisen ja sovittaa oman liikkumisensa vesillä olosuhteiden mukaiseksi.

Vesilläliikkujan vene varusteineen on kunnossa ja hän osaa kuljettaa venettään tilanteen edellyttämällä taidolla.

Vesilläliikkujalle turvallinen toiminta on peruslähtökohta. Itsensä tai muiden vesilläliikkujiensa turvallisuutta ei saa riskeerata nauttimalla päihteitä vesillä.

Ihmisten elinkeinojen, asuinympäristön sekä harrastuksen ja vapaa-ajan toiminnan jatkuvuuden turvaamiseksi veneilyasiain neuvottelukunnan työryhmämuistion "veneiden imutyhjennysjärjestelmät" mukaisia suosituksia tulee edistää.

**Målprogram för säkerheten  
inom båt- och sjölivet 2006  
- 2016**



## MÅLPROGRAM FÖR SÄKERHETEN INOM BÅT- OCH SJÖLIVET 2006-2016

### 1. Sammanfattning

Målprogrammet för säkerheten inom båt- och sjölivet 2006-2016 som utarbetats av delegationen för båtsektorn, uppställer målen för arbetet inom sjösäkerheten. Målprogrammet kartlägger nuläget och ger riktlinjer för förvaltningen och forsknings- och föreningsverksamheten inom sektorn för att utveckla säkerheten till sjöss.

Målgruppen för sjösäkerhetsarbetet är omfattande och ett flertal myndigheter och frivilligorganisationer deltar i arbetet. När det gäller säkerheten till sjöss inverkar lagstiftning, adekvat tillsyn, fungerande myndighetsfunktioner och dess tjänster, frivilligorganisationernas verksamhet samt de enskilda båtfararnas attityder.

I det femte kapitlet listas åtta mål för att utveckla säkerheten till sjöss. Båtfolkets eget ansvar, kunskaper, färdigheter och attityder poängteras. Målprogrammet vill uppnå minskad användning av alkohol på sjön, öka användningen av flytväst, utveckla farkosternas tekniska säkerhet och garantera myndigheternas verksamhetsförutsättningar och tjänster i anknytning till båtsäkerheten.

Ett av de viktigaste målen är att främja en ny, ansvarsfull båtlivskultur för 2000-talet.

För att uppnå dessa mål krävs långsiktigt arbete och omfattande engagemang av såväl beslutsfattare, myndigheter som frivilligorganisationer.

### 2. Avsikten med målprogrammet och tillsättandet av en arbetsgrupp

Delegationen för båtsektorn konstaterade vid sitt möte 13.9.2005 behovet att förnya målprogrammet för säkerheten inom båtlivet från 1996 och tillsatte en arbetsgrupp för ändamålet. Uppdraget förutsatte att gott sjömanskap skulle definieras i målprogrammet. Programmet skall vara i linje med upplysningsarbetet i anknytning till sjösäkerhet och båtliv.

Av ovannämnda skäl beslöts det att målprogrammet skulle utvidgas till omfatta allt sjöliv, och namnet blev "Målprogram för säkerheten inom båt- och sjölivet". Föregående målprogram från 1996 sträckte sig till år 2005, så det nya programmet gjordes upp för följande tioårsperiod 2006-2016. Hur målen uppfyllts skall dock granskas med några års intervaller.

Delegationen tillsatte en arbetsgrupp för revideringen av målprogrammet, till vilken varje sektion inom delegationen skulle utse sin representant. Också andra medlemmar i delegationen kunde anmäla sig till arbetsgruppen.



### 3. Nuläget

#### 3.1. Båtlivet

Båtliv hör till finländarnas mest populära fritidssysselsättningar om somrarna<sup>1</sup>. Av hela befolkningen har 46,7 % båtliv som hobby. I målprogrammet behandlas speciellt fritidsbåtlivet, vilket omfattar roddbåtar, båtar med små motorer, kanoter, motorbåtar, segelbåtar och vattenskotrar.

Med ökad fritid och mer pengar att röra sig med börjar allt fler med någon fritidsaktivitet. Också båtlivet och relaterade hobbyer såsom fiske, tävlingssegling, vattenskidåkning mm. har ökat i popularitet. Samtidigt har de ekonomiska verkningarna och miljö- och säkerhetskONSEKVENSERNA i anslutning till båtlivet ökat.

I målprogrammet har båtfolket delats in i grupper, dvs. de som använder båt för resor, utfärder eller tävling, och de som använder båten i samband med någon hobby. Till den senare gruppen hör bl.a. stugfolket och fritidsfiskare. Skärgårdsbornas dagliga arbetsresor och resor för att uträtta ärenden är som helhet en så liten del av båttrafiken, att de inte alltid kan specificeras.

Samma indelning tillämpades också i målprogrammet för båtlivet från år 1996.

Antalet båtar har ökat under de senaste åren. Enligt en utredning<sup>2</sup> som Sjöfartsverket lät utföra om båtlivets omfattning och dess ekonomiska verkningar som färdigställdes år 2005, fanns det över 737 000 båtar i bruk år 2004. Av dem användes motor åtminstone ibland i 420 000 båtar, dvs. 14 procent av hushållen hade en båt utrustad med motor. Små utombordare (under 20 hk) utgjorde en tredjedel, och övriga, i huvudsak större motorbåtar, utgjorde sammanlagt en femtedel av alla båtar. En dryg tredjedel av båtarna var roddbåtar utan motor. Antalet segelbåtar (ca 30 000) och kanoter o.d. (ca 40 000) var sammanlagt cirka 70 000, dvs. tio procent av hela båtbeståndet.

#### 3.2. Båtrelaterade olyckor

Relativt få olyckor inträffar med fritidsbåtar. Enligt statistiken var 90 % av olycksbåtarna små öppna båtar, roddbåtar, kanoter och jollar. Allvarliga, livsfarliga båtolyckor utgör bara en del av problem- och olyckssituationerna till sjöss. Av sjöräddningsuppdragen beror 2/3 på båtarnas tekniska fel eller på bristande sjömanskap. De här behandlas mer ingående i kapitlet om sjöräddning.

Sjötrafiklagen omfattar alla färdmedel som har kontakt med vattnet och som är avsedda för färd på vatten. Enligt undersökningar har de direkta orsakerna till olyckorna till största delen varit man överbord- och kantringsincidenter. Ranka båtar är de mest problematiska med tanke på tillsynen, eftersom det inte finns någon stabilitetsstandard för sådana båtar. Enligt sjötrafiklagen kan tillsynsmyndigheten (polisen, tullen, gränsbevakningsväsendet) avbryta en farkosts färd, om farkosten inte är säker.

Det finns sparsamt med båtolycksstatistik i Finland. Utöver polisens förundersökningar är det sällan som båtolyckor undersöks mer ingående. Finlands Simundervisnings- och Livräddningsförbund sammanställer statistik över drunkningsfall genom pressuppföljning.

Vid båtolyckor uppstår både material- och personskador. Materialskadorna leder till kostnader för reparationer och nyanskaffning. Personskadorna leder till hälsovårdskostnader och till privata och samhällsekonomiska förluster.

<sup>1</sup> Båtlivets omfattning och dess ekonomiska verkningar i Finland, Sjöfartsverkets publikationer 5/2005

<sup>2</sup> Båtolyckor med dödlig utgång åren 2000-2002, undersökta av polisens prövningsnämnder för båtolyckor, Intern säkerhet 11/2004/Inrikesministeriet



Materialsador som föranletts av båtolyckor ersätts genom båtförsäkringar. År 2003 betalade försäkringsbolagen ut ersättning i anknytning till båtolyckor för 9,8 miljoner euro. Det verkliga, årliga värdet på materialskadorna är troligtvis högre, eftersom alla båtar inte har försäkrats, och ersättning inte heller söks från försäkringen för alla skador på grund av försäkringarnas självrisk.

I takt med att fritidsbåtarna ökar i antal, ökar också olika risker för olyckor. I Finland drunknar årligen cirka 200 personer. I olyckor med småbåtar<sup>3</sup> drunknar 50-60 personer. Orsakerna är bland annat fylleri, oändamålsenligt agerande eller något strukturellt fel på båten. Också variationer i väderförhållandena inverkar. Enligt undersökningen ökar antalet drunknade med sju personer<sup>4</sup> då sommarmånadens medeltemperatur stiger med en grad. Juni är i allmänhet ett undantag, då det enligt statistiken drunknar 15 personer mer än under de andra månaderna.

Drunkningsfallen kan också förhindras genom att få fler att använda flytväst. Till och med 85 % av dem som drunknat i sjötrafikolyckor skulle ha räddats om de hade haft flytväst på sig. Orsakerna till att flytvästar inte används kan vara till exempel att de inte finns med i båtens utrustning, eller att personen inte har haft för vana att ha på sig flytväst, fastän sådana finns ombord.

I forskningsrapporterna uppges orsaken till vattenincidenterna i t.o.m. 115 fall vara att personen som hamnat i vattnet själv varit berusad. I 29 fall var berusade passagerare orsaken. Enligt undersökningen som gällde åren 1992-1998 hade närmare 80 procent av de drunknade i gruppen 25-64 år alkohol i blodet. Enligt utlåtandet som Folkhälsoinstitutet gav till kommunikationsministeriet 2005, försämrar redan cirka en halv promilles berusning förarens körförmåga och chans att klara säkerheten på sjön. Ett berusningstillstånd på ca 0,4 - 0,6 promille ökar olycksrisken.

Den som gör sig skyldig till sjöfylleri kan knappast skylla på okunskap. Det har ordnats sjösäkerhetskampanjer för båtfolket i tiotals år. En stor utmaning för sjösäkerhetsarbetet är att motarbeta rusmedelsanvändningen i båttrafiken. Avsikten med sjösäkerhetsarbetet bör vara att ändra attityderna till sjöfylleri. En berusad skeppare är inte observant på båtens instabilitet även om han känner till sin båts egenskaper. Också drogernas andel i båtolyckor borde utredas, eftersom till och med 24 % av misstänkta rattfyllerister i vägtrafiken i huvudstadsregionen är blandmissbrukare av droger och alkohol. Det är helt klart att droger också används bland båtfolket, även om det inte undersökts i hur stor omfattning.

### **3.3. Spaning och räddning till sjöss**

Utöver myndigheterna deltar också frivilligorganisationer i säkerhetsarbetet till sjöss. Spaning och räddning av människor i havsområden ankommer på sjöräddningstjänsten och den ansvariga myndigheten är gränsbevakningsväsendet. På insjöområdena leds spaningsuppdragen däremot av polisen och räddningsmyndigheterna är de ansvariga myndigheterna när det gäller räddningsuppdragen.

#### **3.3.1. Sjøräddningstjänsten**

Sjøräddningsarbetet omfattar bl.a. spaning efter och räddning av personer och givande av första hjälpen vid tillbud i sjöområdena. Räddande av material, såsom farkost eller last är kommersiell verksamhet som inte hör till sjöräddningstjänsten.

Enligt sjöräddningslagen (1145/2001) är gränsbevakningsväsendet den ledande sjöräddningsmyndigheten med ansvar för bl.a. ordnandet, ledandet och samordningen av

<sup>3</sup> Båtolyckor med dödlig utgång åren 2000-2002

<sup>4</sup> Båtolyckor med dödlig utgång åren 2000-2002



gemensam verksamhet. Gränsbevakningsväsendet deltar inom havsområdena i sjöräddningstjänstens uppdrag med sina enheter, vilka är sjöbevakningsstationernas patrullbåtar, bevakningsfartyg, övervakningsflygplan och sjöräddningshelikoptrar. Övriga myndigheter och samfund som medverkar i sjöräddningsverksamheten är Nödcentralverket, Meteorologiska institutet, Sjöfartsverket, Havsforskningsinstitutet, räddningsmyndigheterna, polisen, försvarsmakten, social- och hälsovårdsmyndigheterna, Finlands Sjøräddningssällskap, Finlands Röda Kors, tullen, miljömyndigheterna och Ålands Sjøräddningssällskap.

Sjøräddningstjänstens två ansvarsområden är Finska vikens och Västra Finlands sjöräddningsdistrikt enligt sjöbevakningssektionernas distriktsindelning. Inom sjöbevakningssektionerna upprätthålls kontinuerlig lednings-, informerings- och uppdragsberedskap för sjöräddningstjänsten.

År 2005 var antalet spanings- och räddningsuppdrag inom sjöräddningstjänsten ca 1 600, med räddning eller undsättning av cirka 3 500 personer. I dessa uppgifter uppgick timmarna som räddningsenheterna använde till undsättning till närmare 3 600. Årligen sköts 70 % av sjöräddningstjänstens samtliga uppdrag med gränsbevakningsväsendets farkoster och helikoptrar.

När det gäller sjöräddningsinsatserna beror den största delen (38 %) på båtens bristfälliga skick, eller på skepparens bristande sjömanskap (21 %). Trots att alkoholen var orsaken till endast 3 procent av sjöräddningsuppdragen, hade den nästan undantagslöst andel i alla allvarliga båtolyckor.

Finlands Sjøräddningssällskap är sjöräddningsföreningarnas centralorganisation, som sörjer för de riksomfattande verksamhetsförutsättningarna för föreningarna. Sjøräddningsföreningarna som har verksamhet på olika orter räddar och undsätter båtfarare i nöd och övrig sjötrafik både till havs och på insjöarna. De frivilliga har en stor andel i sjöräddningsverksamheten. De medverkar årligen i cirka 25 % av sjöräddningstjänstens uppdrag, och dessutom utförde de diverse andra undsättningsuppdrag.

År 2005 ryckte Finlands Sjøräddningssällskaps frivilliga ut 1081 gånger, och undsatte 2320 personer och 869 farkoster. Antalet personer som räddades från trolig död var 126, och 52 farkoster räddades från skeppsbrott. Den totala mängden uppdrag som de frivilliga sjöräddarna utför har ökat med nästan 30 procent på fyra år. Jouren på räddningsfartygen som helt upprätthålls med frivilliga krafter binder årligen 730 årsverken (ca 34 milj. euro).

### **3.3.2. Räddningsväsendet**

Enligt räddningslagen (468/2003) och statsrådets förordning om räddningsväsendet (787/2003) är det inrikesministeriet som leder och utövar tillsyn över räddningsväsendet i vårt land. Finland har uppdelats i 22 områden och kommunerna inom områdena skall sörja för de uppgifter som hör till räddningsverksamheten och för personalutbildningen inom sitt område. Det lokala räddningsväsendet sörjer för räddningsverksamheten på vattenområden med ytterligare beaktande av vad som i sjöräddningslagen (1145/2001) föreskrivs om sjöräddningstjänsten. Polisen ansvarar för spaningen efter försvunna på insjöområdena. Bestämmelser om gränsbevakningsväsendets uppgifter inom räddningsverksamheten ingår i gränsbevakningslagen (578/2005). Frivilliga organisationer inom räddningsväsendet handhar de uppgifter inom räddningsväsendet som har avtalats med myndigheterna.

### **3.3.3. Upplysningsarbete**

Sjövettsskampanjen Förnuftigt på sjön drivs gemensamt av Sjöfartsverket, gränsbevakningsväsendet, polisen, Centret för hälsofrämjande, inrikesministeriet, social- och hälsovårdsministeriet samt Finlands Simundervisnings- och Livräddningsförbund. Andra samarbetspartners är Alko Oy, Folkhälsan, Finlands Fritidsfiskares Centralorganisation och Finlands Sjøräddningssällskap.



Avsikten med sjövettskampanjen är att väcka och upprätthålla diskussion om sjösäkerhet och sprida information om hur man rör sig tryggt till sjöss. Myndigheternas och organisationernas gemensamma kampanj påminner finländarna om att incidenterna till sjöss och drunkningsolyckor oftast kunde undvikas. Ett viktigt mål är att påverka attityderna så att människor skaffar sig de grundläggande färdigheterna för sjölivet och tar säkerhetsaspekten på allvar. Sjövettskampanjen är en kontinuerlig informationskampanj som pågår året runt, inom vilken det regelbundet informeras om ämnen som anknyter till sjösäkerheten. Kampanjen koncentreras till sommarmånaderna och informationstoppen infaller i slutet av maj fram till midsommar. Avsikten är dock att ta upp kampanjteman också under andra tidpunkter av året, t.ex. perioden med svag is på hösten och våren.

I arbetet med att förbättra sjösäkerheten medverkar också Finlands Navigationsförbund, Finlands Seglarförbund, Finlands Scouter och Finlands Kanotförbund bl.a. inom ungdomsverksamhet, utbildning och frivillig besiktning av båtar. Det vore särskilt nödvändigt att rikta upplysningsarbetet till ägare av obesiktade båtar.

#### 4. Lagstiftningen om båtar och båtliv

Den lagstiftningsmässiga grunden för ett tryggt båt- och sjöliv utgörs av sjötrafiklagen (463/1996), sjötrafikförordningen (124/1997) och lagen om säkerhet och utsläppskrav i fråga om vissa fritidsbåtar (621/2005). Dessa skall främja säkerheten inom sjötrafiken och förebygga olägenheter som användningen av farkoster kan orsaka naturen och den övriga miljön, fisket, allmänt nyttjande av naturen för rekreation eller något annat allmänt intresse eller enskilt intresse.

Sjötrafiklagen som innehåller bestämmelser om hur man rör sig till sjöss tillämpas på användningen av alla slags farkoster på vattenområden. Den ställer upp gränserna för framförandet av dessa. Med stöd av sjötrafikförordningen kan föreskrifter utfärdas om egenskaperna, konstruktionen, slaget, antalet, skicket och användningen i fråga om farkoster och deras motorer samt utrustning och tillbehör med beaktande av bland annat farkostens storlek, art, användningsändamål och trafikområde. Lagen om fritidsbåtar gäller fritidsbåtar, deras motorer, vattenskotrar och deras utrustning samt fritidsbåtarnas konstruktion, avgas- och bullerutsläpp.

Sjötrafiklagen och -förordningen tillämpas på farkoster och användningen av dessa på vattenområden. I 3 § i sjötrafiklagen har en farkost definierats på följande sätt: *"I denna lag avses med farkoster färdmedel och anordningar som har kontakt med vattnet och som är avsedda för färd på vatten"*.

Grundregeln som gäller färd med farkost i 6 § i sjötrafiklagen är rätt allmänt utformad. Enligt den ska en person som framför en farkost inneha den ålder och besitta den förmåga och skicklighet som krävs med hänsyn till förhållandena. En motordriven farkost som skall registreras får som regel framföras endast av en person som har fyllt 15 år.

Enligt 5 § i sjötrafiklagen skall var och en som färdas på vatten med en farkost iaktta den omsorg och försiktighet som omständigheterna kräver och förfara så att han inte utan tvingande skäl försvårar eller stör andras färd på vatten och inte heller åstadkommer fara eller skada för andra eller fara eller avsevärda eller onödiga olägenheter eller störningar för naturen eller den övriga miljön, fisket, allmänt nyttjande av naturen för rekreation eller något annat allmänt eller enskilt intresse. Den som färdas till sjöss skall iaktta trafikreglerna för sjötrafiken och de påbud, förbud och begränsningar som sjötrafikmärken eller ljussignaler anger.

Sjötrafikförordningen uppställer krav som gäller användandet av viss utrustning till sjöss. Enligt 2 § i förordningen skall det i en farkost som är försedd med motor eller i en över fem meter lång farkost försedd med segel då den är i gång finnas en räddningsväst, ett flytplagg eller en räddningsdräkt för var och en som befinner sig i farkosten. Utrustningen är nödvändig,



trots att det inte är obligatoriskt att använda den. Det rekommenderas dock att man alltid har på sig flytväst ute på sjön.

I 23 kap. 5 § i strafflagen (39/1889) ingår bestämmelser om fylleri i sjötrafik. Enligt lagen är gränsen 1,0 promille eller att prestationsförmågan är väsentligt nedsatt. Dessutom förutsätts att omständigheterna är sådana att gärningen är ägnad att äventyra någon annans säkerhet. Straffet för fylleri i sjötrafik är böter eller fängelse i högst två år.

Den allmänna tillsynen över att sjötrafiklagen iakttas ankommer enligt lagens 23 § på Sjöfartsverket. Beträffande förebyggandet och bekämpningen av olägenheter för miljön ankommer den allmänna tillsynen över att lagen iakttas på den regionala miljöcentralen. Användningen av farkoster på vattenområden övervakas av Sjöfartsverket, polisen, gränsbevakningsväsendet och tullen. Straffbestämmelser för underlåtelse att följa lagen ingår i lagens 24 §.

## **5. Mål**

### **5.1. Var och en har ett ansvar**

Säkerheten inom sjötrafiken kommer i framtiden allt mer an på fritidsskepparna själva. Olycksfallen visar att det borde finnas mer övervakning på små sjöar och på de havsområden där det körs med öppna båtar. Vattenområdena i Finland är dock så vidsträckta att en täckande övervakning skulle kräva omfattande reformer och avsevärt mer personal för polisen och gränsbevakningsväsendet.

Då myndigheternas resurser blir knappare är det inte realistiskt att vänta sig att hjälpen alltid hinner fram. Därför bör alla som färdas på sjön inse att var och en själv med sina egna handlingar bidrar till sin egen och medpassagerarnas säkerhet. Det här borde också i fortsättningen vara tyngdpunkten inom upplysningsarbetet. I det upplysningsarbete som riktas till barn och skolelever är det dock fortfarande skäl att betona myndigheternas och frivilligorganisationernas ansvar.

### **5.2. Nykter till sjöss**

När man är alkoholpåverkad glömmar man det man lärt sig och omdömet brister. Målet bör vara att påverka attityderna så att flaskorna korkas upp först på land, eftersom alkohol och båt- och sjöliv inte hör ihop. I upplysningsarbetet bör det också betonas att en sjöfyllerist inte bara kan försätta sig själv utan också andra sjötrafikanter i fara.

### **5.3. Gott sjömanskap till heders**

Kurser och utbildning som främjar säkerheten inom båtlivet bör utökas. Att gå en kurs bör ge antingen socialt eller ekonomiskt mervärde. Det här kunde förverkligas som till exempel sänkta medlemsavgifter eller försäkringspremier. På så sätt skulle en allmän höjning av kunskaps- och kompetensnivån bli mer lockande.

Det bör informeras aktivt om utbildningsmöjligheterna och information kan också finnas på myndigheternas webbsidor och vid olika evenemang för allmänheten. Myndigheterna bör mer än tidigare stöda och samarbeta med de instanser som ger utbildning på området.

### **5.4. Flytväst skall användas**

Med hjälp av utbildning och upplysning bör båtfolket fås att inse betydelsen av att använda flyt- och räddningsutrustning.Handledning bör ges i hur man skaffar rätt räddningsutrustning

och hur den ska skötas. Det bör bli obligatoriskt att använda flytväst i öppna båtar då båten är i gång.

### **5.5. Nivån på myndighetsverksamheten bör tryggas**

Staten bör trygga åtminstone den nuvarande (2005) säkerhetsnivån för dem som rör sig såväl på havet som på insjöarna. För att myndigheterna skall kunna ge snabb och effektiv undsättning bör de ges tillräckliga resurser för detta. Myndigheternas verksamhet stöds genom ett intensivt och systematiskt samarbete med frivilliga sjöräddare. Den frivilliga sjöräddningsverksamheten bör stödas till exempel vid anskaffning av materiel.

Myndigheten med ansvar för farlederna bör anvisas tillräckligt med resurser för förbättrandet av rutten och utprickning. En förbättring av utprickningen av oklara farledsavsnitt för att till exempel undvika oklarheter i färdriktningen bör understödjas.

### **5.6. Den tekniska säkerheten skall förbättras**

Myndigheterna skall övervaka överensstämmelse med kraven särskilt när det gäller båtar som importerats från tredje land. Samarbetet mellan aktörerna inom fritidsbåtssektorn bör ökas. När det gäller till exempel information om egenskaper och lösningar och nya uppfinningar som främjar säkerheten bör man ytterligare utöka samarbetet. Allt fler båtar bör också omfattas av besiktningens verksamhet.

### **5.7. Användningen av kommunikationsutrustning skall tryggas**

Terminalutrustning för personlig navigering har blivit vanligare i båtarna, och det har lett till att båtfolket erbjuds många slags applikationer, allt från nyheter till väderkartor. Genom samarbete bland aktörerna inom fritidsbåtssektorn bör målet vara att säkerställa att bakgrundsinformationen som serviceproducenterna använder sig av är riktig och tillräcklig, eftersom fel information kan leda till risksituationer för användaren.

Det bör ses till att mobilnätet är täckande också i framtiden, eftersom det är vanligast att använda mobiltelefonen för att kalla på hjälp. Möjligheten att få nyheter och väderleksrapporter från rundradionätet bör ytterligare förbättras. I utbildningarna inom sjömanskap bör man påpeka betydelsen av att använda barometer och göra egna observationer vid uppföljningen av vädret.

### **5.8. 2000-talets nya båtlivskultur**

Den som färdas till sjöss är underrättad och känner ansvar för sig själv och sin miljö, tar hänsyn till andra och vill lära sig mer inom området.

Den som färdas till sjöss kan de gemensamma spelreglerna, utgör inte en risk eller stör andra. Inte heller belastar han den känsliga skärgården eller insjölandskapen genom ansvarslost beteende.

Den som färdas till sjöss uppskattar traditionen att hjälpa andra och godkänner att han bör beakta de rådande förhållandena och anpassa sin egen färd enligt dessa.

Den som färdas till sjöss håller båten och dess utrustning i gott skick och kan framföra båten på det sätt som situationen kräver.

Den som färdas till sjöss utgår från att handla på ett säkert sätt, och riskerar inte säkerheten för sig själv eller andra genom att använda rusmedel till sjöss.

Med tanke på tryggandet av människors näringar, boendemiljö och fritidsaktiviteter och dess kontinuitet främjas delegationens rekommendationer i arbetsgruppspromemorian om båtars sugtömningsystem.



AN ORIGINAL BINDOMATIC DFS COVER  
Classic 3 mm for 16-30 sheets