

Venemestari

6. vuosikerta

Tilaajapalvelu
(osoitteenmuutokset ja laskutusasiat)
(03) 4246 5340
tilaus@kustantajapalvelut.fi

Päätoimittaja
Jan Sjölund
Puhelin (09) 2310 6411
ja 040 757 0786
jan.sjolund@venemestari.fi

Toimittaja
Timo Kuukkanen
Puhelin (09) 2310 6413
timo.kuukkanen@venemestari.fi

Toimituksen sihteeri
Merja Peiju Metsätaival
Puhelin (09) 2310 6412
merjapeiju.metsataival@venemestari.fi

Ulkoasu ja taitto
Mervi Peltola
sivupersoonaa@welho.com

Venemestari
Toimitus
Vattuniemenkatu 3
00210 HELSINKI

Puhelin (09) 2310 6410
Faksi (09) 2310 6499
toimitus@venemestari.fi
www.venemestari.fi

Avustajat tässä numerossa
Markku Kuronen,
Aki Petteri Lehtinen,
Kaisa Peltonen

Suomennokset
Markku Kuronen,
Aki Petteri Lehtinen,
Paula Sinervo-Aasla

Ilmoitukset
Kari Lallukka
Puhelin 0400 408740
ilmoitukset@venemestari.fi

Mika Heino
Puhelin (09) 2310 6423
mika.heino@venemestari.fi

Julkaisija
Dominova Oy
Vattuniemenkatu 3, 00210 HELSINKI
Puhelin (09) 2310 6400

ISSN 1795-3243

Paino
Scanweb Oy, Kouvola 2010

© Dominova Oy 2010
© IPC Syndication 2009
Practical Boat Owner s. 42–44
ja Yachting Monthly s. 67–69, 82–88

Venemestari tarkistaa kaikkien
artikkelidensa oikeellisuuden,
mutta ei voi vastata teksteihin
mahdollisesti jääneistä virheistä
aiheutuvista vahingoista.

”Välinpitämättömyys vesi- liikenteessä lisääntynyt”

Raaseporissa juhannuksen alla sattuneen ja kuolonuhrin vaatineen julkiskisonnettomuuden myötä yllä oleva lausahdus on tullut turhankin tutuksi. Sen jatkeeksi on suorastaan muodikasta ehdottaa vesiliikenteen promillerajan alentamista promillesta puoleen, jotta onnettomuuksilta välttyttäisiin. Tämä kirjoitus ei jatka kyseisellä linjalla.

Esitetään heti alkuun pari faktaa vesiliikennejuopumuksista. Vuonna 2008 poliisi ja rajavartiolaitos puhallutti yhteensä 2 718 veneen kuljettajaa. Näissä ratsioissa ruorijuoppoja saatiin kiinni 59, eli 2,2 prosenttia puhallutetuista. Lukemassa on 59 kappaletta ja 2,2 prosenttia liikaa.

Vesiselviä veneen kuljettajia oli puhaltaneista 73,9 prosenttia. Alle 0,5 promillen lukemat puhalsi 19,2 prosenttia, 4,7 prosentin kohdalla alkometri näytti 0,5–0,99 promillen lukemia. Kaikkiaan sallituissa rajoissa liikkuneiden osuus oli siis 97,8 prosenttia.

Sitten pari faktaa kuolemaan johtaneista vesiliikenneonnettomuuksista. Näistä valtaosa tapahtuu pienveneessä, joka kaatuu tai siitä pudotaan veteen alkoholin vaikutuksen alaisena ilman pelastusliivejä. Valitetavana lopputuloksena on hukkuminen. Vuonna 2009 vesiliikenteessä hukkui 49 henkilöä. Tämäkin luku on 100 prosenttia liian suuri, tavoite ei voi olla mikään muu kuin nollatullos.

Kolmas faktakierros tulee lainsäädännöstä. Rikoslain mukaan vesiliikennejuopumuksesta voidaan tuomita sakkoihin tai enintään kahden vuoden vankeusrangaistukseen. Vesiliikennejuopumuksesta ei kuitenkaan tuomita silloin, kun ohjailtavana on ollut soutuvene, purjeajolla tai niihin rinnastettava vesikulkuneuvo.

Vesiliikenneasetus puolestaan määrää, että liikkeellä olevassa moottorilla tai yli viiden metrin pituisessa purjeella varustetussa vesikulkuneuvossa on oltava mukana jokaiselle veneessä olijalle sopiva pelastusliivi. Soutuveneessä liiviä ei tarvita edes mukaan.

Näitä taustoja vasten tuntuu hullulta, että kaikki huomio on kiinnitetty yleisen veneilyturvallisuuden nimissä juuri promillerajaan. Ongelma ei ole 0,5 ja 1,0 promillen välissä vaan aivan muualla, eikä yksittäisten hölmöilyjen jeesustelulla saavuteta mitään. Promillerajan laskeminen ei ehkäise tai estä Raaseporin kaltaisten onnettomuuksien syntyä, eikä vähennä suotuveneistä hukkuneiden määrää.

Jos vesiliikenteessä tapahtuvien kuolemaan johtavien onnettomuuksien määrää halutaan oleellisesti pienentää, tulisi huomio kiinnittää oikeaan paikkaan.

Pelastusliivien käyttöpakko sou- ja pienveneissä pelastaisi ihmishenkiä ottamatta ja soutuveneetkin voitaisiin saattaa vesiliikennejuopumusajan piiriin. Viesti olisi selvä, vaikka valvontaa ei kaikilla järvillä olisikaan: pelastusliivit aina päälle, eikä vesille ole asiaa, jos alkoholia on veressä yli promille.

Kännisiä ylilyöntejä on vaikea hillitä, mutta yhtenä keinona on valvonnan tehostaminen ja rangaistusten koventaminen. Kiinnijäämisen riski mielletään vesiliikenteessä huomattavasti alhaisemmaksi kuin tieliikenteessä, eikä sanktioista ole monellakaan tarkempaa tietoa.

Siltikin vesiliikenteessä on otettu suuria askeleita parempaan suuntaan. Valtaosa veneilijöistä kun on fiksua ja vastuuntuntoista porukkaa.

Jan S

jan.sjolund@venemestari.fi

