Vastauksia kysymyksiin:

1. Rajaus pitäisi tehdä siten, että uudistus koskisi vesillä liikkujan käyttäytymistä koskevaa sääntelyä.
2. –
3. –
4. Ei pakollisia ajokortteja tai vastaavia, vaan enemmän panostusta valistukseen.
5. –
6. Yksi selkeä puute on päällikkyysmääritelmän ja päällikön vastuiden määrittelemättömyys. Siis on määriteltävä erikseen veneen päällikkö ja kuljettaja. On jotenkin täysin käsittämätöntä, että vastuu veneestä ja miehistöstä vaihtuisi sen mukaan, kuka kulloinkin sattuu ohjaamaan venettä. Vähänkään pidemmillä matkoilla veneen ohjaajaa (=kuljettajaa) on kuitenkin vaihdettava eri syistä joko systemaattisen vahtijärjestelmän tai jonkin tilapäisen syyn vuoksi.

Päällikkyys voitaisiin oletusarvoisesti määritellä esimerkiksi omistajuuden perusteella. Omistaja (=”varustamo”) voisi toki nimittää päällikön esim. lainatessaan venettään. Samaa periaatetta voitaisiin noudattaa miehittämättömänä vuokrattavaan veneeseen. Vuokralle ottaja olisi päällikkö, jollei muuta ole sovittu.

Päällikkyysmääritelmää tarvitaan senkin vuoksi, että todellisen päällikön ollessa humalassa, hän ei pääsisi vastuusta asettamalla jonkin miehistön jäsenen ohjaamaan viranomaisten tullessa tarkastamaan.

1. Nykyistä vuokravenesääntelyä pitää keventää.
   1. Varustevaatimukset ovat ok joitakin yksityiskohtia lukuun ottamatta
   2. Katsastussäätely pitää kirjoittaa uudelleen ja irrottaa kauppa-alusten järjestelmästä. Jokavuotinen katsastus on turhaa. Sopiva rytmi jokaiseen luokkaan olisi viiden vuoden välein ja kerran siinä välissä.
   3. Myös ulkomaan liikenteen katsastus pitäisi saada nimettyjen katsastajien valtuuksiin, nykysysteemin kustannukset ovat toimintaan nähden kohtuuttomat.
   4. CE-merkintävaatimus pitää poistaa. Nykyvaatimus on merkittävä este kaupallisen purjehduskoulutuksen kannalta.
   5. Miehitettynä vuokrattavien veneiden päällikön pätevyysvaatimukset ovat nykyisellään kummallisen keveät. Tämä koskee varsinkin käytännön osaamista ja sen toteamista. Nyt kansainvälisen huviveneen kuljettajan paperit saa todella kevyellä osaamisella ja jos hakee vuokraveneen kuljettajan pätevyyttä, niin tuo huvikipparin pätevyys osoittaa myös käytännön osaamisen. Ja näin pääsee kipparoimaan vuokravenettä vaikka valtamerille.
   6. Nykyinen käytäntö venekohtaisten miehityspäätösten hakemiseksi on täysin tarpeeton ja tuottaa kustannuksia. Miehitys voitaisiin määritellä suoraan liikennealueen mukaan, näin on esim. Englannissa. Lisäksi jostakin syystä miehityspäätökset poikkeavat veneestä toiseen, missä on tasavertaisuus.
   7. Nykysäätelyssä on merkittäviä ristiriitaisuuksia. Tietyt klassikkovenetyypit on kirjattu säätelyn ulkopuolelle. Miksi päälliköltä ei kuitenkaan vaadita mitään? Ei kai taidot siitä parane, että vene on määritelty säätelyn ulkopuolelle.
   8. Vene- ja pursiseurojen toiminta on jätetty säätelyn ulkopuolelle. Kuitenkin on seuroja, jotka mainostavat jopa 50 hengen yritystilaisuuksia. Onko tämä aatteellista seuratoimintaa? Miksi kukaan ei valvo?
   9. On vaikea erottaa ammattimainen toiminta yksityisestä toiminnasta. Tämä romuttaisi säätelyä, kaikilla vuokrattavilla veneillä pitää olla samat vaatimukset.
   10. Digitalisaatio sinänsä ei voi olla säätelyn purun perusteena, kyse on vain vuokraustoiminnan teknisestä toteutuksesta.
   11. Vuokravenekäsite pitää säilyttää, mutta edellä esitetyn mukaisesti kevennettynä.
2. –
3. –
4. -
5. Nykyinen promilleraja on ok.
6. Jo nykyisin TRAFI toimii leimasimena perustaen päätöksensä järjestöjen todistuksiin. Ehkä olisi parempi siirtää huviveneen pätevyyskirjan kirjoittaminen järjestöille, jotka näin saisivat myös korvauksen.
7. Päällikkyysmäärittely ja vuokravenesäätelyn keventäminen ovat tärkeimmät.

Esa Kalervo

Baltic Cruising