

# Lausunto vesiliikennelain kokonaisuudistusta koskevasta arviomuistiosta

## Vuokravenesäntely sekä muu kaupallinen toiminta johon käytetään huviveneitä

Lausunnon antaja: Håkan Mitts, Dokk veneilypalvelut sekä Sail in Finland veneilyn verkkojulkaisu.  
Lisätietoja: [hakan.mitts@dokk.fi](mailto:hakan.mitts@dokk.fi) tai 040 5030767.

### Vuokravenekatsastus

Huviveneiden käyttöä kaupallisten palvelujen tuottamiseen rajoittaa merkittäväällä tavalla nykyinen sääntely. Suurimmat ongelmat ovat:

- 1950-1998 valmistettujen veneiden käyttöä koskevat rajoitukset. Rajoitusten takia esimerkiksi kulttuurihistoriallisesti kiinnostavat 1950 – 1960 luvun puiset purjeverneet, tietyt venetyypit (esim Skylla) sekä sellaiset laatuveneet kuten Nautorin Swanit ja Baltic Yachts veneet ovat tällä hetkellä vain poikkeustapauksissa käytettävissä kaupallisten palvelujen tuottamiseen.
- Vuokravenesäntelyn ulkopuolelle jäävien veneiden status. Esim ennen 1950 rakennetut veneet ja höyrylaivat ovat Tukesin sääntöjen piirissä. Näitä ei kuitenkaan voi katsastaa niin että sääntöjenmukaisuutta voisi etukäteen todeta ja käyttää esimerkiksi markkinoinnissa.
- Katsastussäännöt poikkeavat SPVn katsastussäännöistä.

### Ehdotuksia

1. Pyrkimyksenä tulisi olla että suurin osa suomessa laillisesti käytettävistä huviveneistä voitaisiin hyödyntää myös kaupallisten palvelujen tuottamiseen. Poikkeuksena yleissäännöistä voisi korkeintaan olla itserakennetut veneet jotka eivät perustu ammattimaisiin venesuunnitelmiin ja piirustuksiin.
2. Kaupalliseen käyttöön soveltuvat alukset tulisi aina voida katsastaa kaupalliseen käyttöön. Katsastuksella on kaksi merkittävää tarkoitusta. Ensinnäkin sen tulisi antaa selkeä kriteerit sille että vene täyttää kaupallisen käytön vaatimukset niin että sääntöjenmukaisuus on yksikäsitteisesti todettavissa etukäteen. Toinen syy on se että sääntöjenmukaisuutta tulee voida käyttää markkinointikeinona. Paras tapa toteuttaa tämä olisi että vuokraveneiden katsastuksessa palattaisiin ennen vuotta 2010 voimassa olleeseen tilanteeseen jossa katsastukselle on selkeät säännöt ja ammattitaitoiset katsastajat voivat hyväksyä veneet kaupalliseen käyttöön. Hyväksynnällä tulisi olla sellainen status että viranomaiset (Trafi, Tukes, poliisi jne) ja vakuutusyhtiöt hyväksyisivät katsastuksen merkiksi sääntöjenmukaisuudesta. Katsastuksessa tulisi lähinnä paneutua veneen ylläpitoon ja riittävään turvavarustukseen.
3. Katsastaminen voisi olla vapaaehtoista jolloin katsastamattomat alukset voisivat toimia Tukesin sääntelyn alaisuudessa. Koska Tukesin alaisuudessa sääntöjenmukaisuutta ei voida etukäteen varmentaa, tulisi tämä olla toissijainen tapa.
4. Katsastukset tulisi hoitaa nykyisen mallin mukaan jossa Trafin hyväksymät nimetyt katsastajat voivat toteuttaa katsastuksen. Katsastussääntöjen osalta tulisi pyrkiä siihen, että katsastussäännöt olisivat varusteiden ja rakenteiden osalta samat kuin SPV huviveneekatsastuksissa. SPVn katsastamille veneille tapahtuu hyvin vähän onnettomuuksia ja siksi voidaan SPV vaatimaa varuste- jne tasoa pitää riittävänä myös kaupalliseen toimintaan.
5. Katsastusvaatimusten sitominen nykyisiin liikennealueisiin tulisi poistaa tai lieventää. Yksi vaihtoehto olisi että nykyistä liikennealue I:tä koskevat säännöt koskisivat aluetta II ja vastaavasti aluetta II koskevat säännöt aluetta III. Nykyisellään vaatimukset varusteiden

osalta eivät ole perusteltuja kun huomioidaan huviveneiden käyttökausi. Liikennealueiden mitoituksessa käytetään pahinta mahdollista myrskysäätä joka tyyppillisesti ajoittuu huviveneiden käyttökauden ulkopuolelle. Lisäksi sää tiedotukset ovat nykyään jo niin luotettavia että kovan sään ennakointi 12-24 tunnin horisontissa on mahdollista jolloin kaikkein pahimmat kelit ovat vältettävissä. Lisäksi veneilijöiden osaaminen tulee tyyppillisesti ongelmaksi ennen varusteita jolloin varusteita painottamalla luodaan osaltaan myös väärä turvallisuuden tunne.

6. Lähialueille E-un sisällä (Viro ja Ruotsi) kohdistuva kaupallinen huviliikenne tulisi saada kansallisen sääntelyn piiriin tai vähintään sallia että Viroon ja Ruotsiin suuntautuvan liikenteen katsastukset voisi tehdä nimetyt katsastajat Trafian katsastajien sijaan. Myös radiovaatimukset tulisi saattaa kaupallisessa liikenteessä samalle tasolle kuin huviveneilyssä.

## Pätevyydet

Samalla tavalla kuin olisi suotavaa että veneen katsastuksen osalta olisi selkeä menettely jonka kautta kaupallinen toimija voisi osoittaa säännönmukaisuuden etukäteen, olisi hyvä jos kipparoiduissa palveluissa olisi selkeä tapa osoittaa kipparin riittävä osaaminen.

1. Vuokravenekuljettajankirjaa vastaava tapa osoittaa pätevyys tulisi olla riittävä jotta kaupallinen toimija voisi eri osapuolia tyydyttävästi (taas viranomaiset ja vakuutusyhtiöt tärkeimmät osapuolet) osoittaa sääntöjen mukainen toiminta.
2. Vuokraveneen kuljettajankirjan tulisi voida myöntää muutkin tahot kuin Trafi, mallia voisi ottaa esimerkiksi hygieniapassista tai vastaavista.
3. Valikoiduille ulkomaisille pätevyyksille tulisi antaa sama status kuin suomalaiselle vuokraveneen kuljettajankirjalle.

## Tavarankuljetus veneellä

Tällä hetkellä Trafian tulkinta on, että mikä tahansa yli 5.5 metriä pitkällä aluksella suoritettava tavaroiden kuljetus on kauppamerenkulkua johon sovelletaan kauppamerenkulun sääntöjä (kotimaan pientonniston säännöt). Tässä voitaisiin ottaa maaliikenteen menossa olevasta uudistuksesta mallia ja vapauttaa täysin erinäiset kaupalliset pienkuljetukset sääntelystä.

- Esimerkiksi alle 2000 kg olevan kuljetuksen liikennealueen 3 sisällä pitäisi olla täysin vapautettu sääntelystä. Tämä tarkoittaisi että erinäiset mökkitalokarit ja muut vastaavat saariston palvelut vapautuisivat sääntelystä silloin kun alukset kuljettavat vain tavaraa eikä matkustajia. Kuljettaminen tulisi tietenkin aina tapahtuma veneen valmistajan ilmoittaman kantokyvyn rajoissa ja vapautus koskisi vain huvivenekäyttöön alunperin tarkoitettuja aluksia. Lisäksi määräykset vaarallisista aineista jne ja niiden kuljetuksesta tietenkin tulisi koskea myös näitä pienkuljetuksia.

## Muita havaintoja

### Merikortit

- Liikenneviraston vaatimukset että navigaattoreita ei yleensä huviveneissä ei voida pitää vaadittavina merikortteina ei ole tätä päivää. Esimerkiksi kaikki suomalaiset navigointisovellukset perustuvat samaan dataan joiden pohjalta laaditaan painetut merikortit ja ECDIS navigointikartat. Näkemys on nykyään omiaan ainoastaan suojaamaan Liikenneviraston paperikorteista saamaa tulovirtaa. Kuten arviomuistiossa todetaan, aiheuttaa paperikorttien käyttö ongelmia vanhentuneiden korttien muodossa. Tätä ongelmaa ei ole hyvin toteutetuissa digitaalisissa järjestelmissä.

## Yleinen veneilyturvallisuus

- Vaikka veneilyssä kuolee vuosittain vielä aivan liian monta henkilöä, tulee tilastoja kuitenkin katsoa analyttisesti. Viime aikoina kuolemaan johtaneet onnettomuudet tapahtuvat lähinnä pienissä veneissä sisäjärvillä joihin erinäinen lisäsääntely tuskin yltäisi. Ei ole järkevää ajatella että esimerkiksi soutuveneen tai pienellä perämoottorilla varustetun veneen kuljettamiseen voitaisiin alkaa vaatimaan veneilykorttia tai esimerkiksi aidosti valvomaan promillerajoja tai pelastusliivien käyttöä. Lisäsääntely tällä alueella johtaisi vain turhiin lisämääräyksiin niille veneilyryhmille jotka muutenkaan eivät juuri joudu onnettomuuksiin.

-- Loppu --