

Uusi Vesiliikennelaki

Suomalaisessa veneliikenteen lainsäädännössä tapahtuu suurin uudistus sitten 1977 tapahtuneen Meriteiden sääntöjen ja nykyisten meriviitoitusta koskevien sääntöjen voimaantulon, kun uusi Vesiliikennelaki astuu voimaan 1. kesäkuuta 2020. Pyrin tässä artikkelissa avaamaan lain sisältöä ja merkitystä veneilijän kannalta ja myös esittelemään lain merkityksen ja tehtävän suhteessa muuhun sellaiseen merenkulun lainsäädäntöön, josta veneilijän on edelleen oltava selvillä.

Tässä artikkelissa käytän rinnan käsitteitä veneen omistaja ja veneen haltija. Ero on käytännössä siinä, että rahoitusyhtiön omistaman veneen omistaja ei pääsääntöisesti ota kantaa puheena oleviin asioihin, vaan hän joka leasingopimuksen nojalla on aluksen haltija, käyttää omistajan valtaa aluksen käyttöön kuuluvissa asioissa.

En ole sisällyttänyt tähän artikkeliin suoria lainauksia lakitekstistä, mutta lämpimästi suosittelen tutustumista alkuperäiseen aineistoon. Lain löydät helpoimmin Finnlex -sivustosta nimikkeellä ”*Vesiliikennelaki 782/2019*” tai kirjan ”*Vesiliikenteen säännökset*” (Edita) ajanmukaisesta painoksesta. Huom: kirjan 2019 painos ei vielä sisällä uutta Vesiliikennelakia, vaan se on toimitettu 2019 voimassa olleen lainsäädännön pohjalta. Toukokuussa 2020 julkaistaan päivitetty painos.

Itse laki on hyväksytty jo kesäkuussa 2019, mutta sen voimaantulusta lykättiin tarkoituksella vuodella tullakseen voimaan samaan aikaan uuden tieliikennelain kanssa. Tämän synkronoinnin tarvetta on perusteltu mm. sillä, että Vesiliikennelaissa ja Tieliikennelaissa on eräissä rikkeissä rangaistuksena liikennevirhemaksu (karkeasti ottaen vastaa nykyistä rikesakkoa) ja nämä rangaistussäännökset haluttiin voimaan samalla aikataululla viranomaisen työn helpottamiseksi ja sen varmistamiseksi, että rangaistussäännökset samantyyppisistä rikkeistä ovat kohtuullisen yhdenmukaiset kummassakin laissa.

Vesiliikennelaista puhuttaessa on paikallaan käyttää määrettä *uusi Vesiliikennelaki*, koska meillä on ollut tähänkin saakka (vuodesta 1996) voimassa Vesiliikennelaki, joka korvautuu nyt uudella lainsäädännöllä. Uusi Vesiliikennelaki on kuitenkin olennaisesti vanhaa laajempi lakikokonaisuus.

Uutta lainsäädäntöä on pitkään ja huolellisesti valmisteltu ja se korvaa kolme säädöskokonaisuutta: edellä mainitun *vanhan Vesiliikennelain*, *Asetuksen yhteentörmäämisen estämiseksi sisäisillä kulkuvesillä* mikä käyttökielellä paremmin tunnetaan *Sisävesisääntöinä* ja *Lain vesikulkuneuvojen rekisteröinnistä*. Lisäksi lakikokonaisuus korvaa suuren joukon muualla lainsäädännössä ja viranomais määräyksissä olleita merenkulkua ja veneilyä koskevia säädöksiä tuomalla ne mukaan itse lakiin. Tällaisia ovat mm aikaisemmin alemman tasoisina säädöksinä annetut päätökset vesiliikenteen opasteista ja liikennemerkeistä.

Tämä laki siis helpottaa huomattavasti veneilyä koskevaan lainsäädäntöön tutustumista ja lainkäyttöä, kokoamalla yhteen hajallaan olleet asiat. Jo tämänkin takia uutta lakia on pidettävä erittäin tervetulleena parannuksena.

Uuden lain tullessa voimaan kansalaisen ensimmäinen kysymys ymmärrettävästi on ”mikä nyt muuttuu?” Verrattuna vuoteen 1977, jolloin kansainvälisen sopimuksen ratifioimisen ja voimaansaattamisen myötä koko kansallinen (alun perin venäläinen) meriviitoitusjärjestelmämme ja sen keskeiset periaatteet menivät kokonaan uusiksi, on helppo todeta: ei lopulta muutu kovinkaan paljon.

Vesiliikennelain keskeinen tarkoitus on siis koota tarkoituksenmukaisella tavalla yhteen se merenkulun lainsäädäntö, joka ei ole kansainvälistä, vaan omaa kansallista lainsäädäntöämme. Suuri osa siitä koskee veneilyä, mutta on huomattava, että laki ei koske pelkästään huviveneilyä, vaan vanhan lainsäädännön tapaan kaikkia aluksia, joskin kauppamerenkulkuun asioista edelleen lähinnä säädetään *Merilaissa*.

Lainvalmistelutyössä veneilijöiden etujärjestöiltä, ennen kaikkea Suomen Purjehdus ja Veneily ry:ltä pyydettiin lausuntoja jo varhaisessa vaiheessa, niitä annettiin ja niissä esitettyjä näkökohtia saatiin myös hyvin kuulluksi. Voidaankin sanoa, että uusi laki lähestyy nyt veneilyä sellaisilla periaatteilla, joita valistunut ja osaava veneilijä on tähänkin saakka pitänyt kunniaissa. Se pukee lain muotoon asioita, jotka ovat *hyvän merimiestavan ja hyvän veneilytavan* mukaan toimittaessa olleet tähänkin saakka toimivaa käytäntöä ja osa veneilykulttuuria. Joissain kohdin ero vanhan lain lähtökohtiin on kuitenkin merkittävä.

Mikä ei muutu

Uusi laki on kansallista lainsäädäntöämme. Kaikkein tärkein eli *Kansainvälinen yleissopimus yhteentörmäämisen estämiseksi merellä* eli *Meriteiden säännöt* ei muutu miksikään. Toisinsanottuna mitään muutoksia väistämissääntöihin ym määräyksiin, jotka tulevat suoraan tästä valtiosopimuksesta, ei uusi laki tuo mukanaan, lukuun ottamatta niitä helpotuksia, joita on annettu sisäisillä kulkuvesillä liikkuville aluksille. Käytännössä tosin nekään eivät muutu, vaan vanhoissa sisävesisäännöissä olevat poikkeukset Meriteiden säännöistä on sellaisenaan tuotu uuteen Vesiliikennelakiin ja siihen on myös sisällytetty määräys (2. luvun 10 §) että Meriteiden sääntöjä on mainittuja poikkeuksia lukuun ottamatta noudatettava myös sisävesillä. Myöskään meriviitoitukseen ei uusi laki tuo muutoksia.

Uudessa laissa on määräyksiä mm. tähytyksestä, kohtaamistilanteista, ankkuroinnista ja aluksen kiinnittämisestä eräissä erikoistapauksissa, mutta näiden määräysten harvalukuisuus ja niukkasanaisuus johtuu juuri siitä, että kaikki yleiset periaatteet ovat Meriteiden säännöissä ja Vesiliikennelaissa annetaan vain eräitä erikoistilanteita, kuten kanavissa ja virtavesissä liikkumista, koskevia täydentäviä määräyksiä. Aluksen velvollisuus pitää jatkuvaa näkö- ja kuulotähytystä on kuitenkin katsottu niin tärkeäksi asiaksi, että se on erikseen mainittu myös Vesiliikennelaissa, vaikka vastaava määräys toki on myös Meriteiden säännöissä.

Myös veneiden varustelua koskevat määräykset on lähes sellaisenaan siirretty vanhasta Vesiliikennelaista uuteen. Nämä lakiin viedyt vaatimukset ovat siis edelleen äärimmäisen niukat ja hyvän veneilytavan kannalta arvioituna täysin riittämättömät matkavenekokoluokan aluksille. Niitä tulee pitää vain ehdottomana miniminä, ei suinkaan minään suosituksena. Varustelumääräyksethän mm pitävät sisällään aivot/melan *tai* ankkurin. Toisinsanottuna pitävät näitä toistensa vaihtoehtoina. Tämä voi olla toimiva ajattelutapa kaikkein pienimmissä perämoottorisoutuveneissä, mutta jokaiselle matkaveneilijälle toivottavasti on selvää, että veneen liikuttaminen airoilla tai sen ankkuroiminen eivät käytännössä ole toistensa vaihtoehtoja.

Myöskään sisävesien määritelmä laissa ei muutu. Lakitermin *sisäinen kulkuvesi* ja yleiskielen sanan *sisävesi* merkitysero on jokaisen merellä liikkuvan ymmärrettävä. Sisäisillä kulkuvesillä siis tarkoitetaan edelleen myös suurinta osaa niistä Suomen merialueista, joissa veneilijät tyypillisesti liikkuvat.

Mikä saattaa muuttua

Uudessa laissa ei yleisesti ole asetettu veneen päällikölle muodollisia pätevyysvaatimuksia. Vanhan lain tapaan vaatimuksena on riittävä ikä, kyky ja taito. Riittäväksi iäksi rekisteröidyille veneille on laissa vahvistettu vanhan lain tapaan 15 vuotta (1. luku 6 §).

Lain 3. luvun 40 § säädetään kuitenkin, että jos veneen voidaan arvioida ”tyypin, koon, käyttötarkoituksen tai liikkuma-alueen perusteella aiheuttavan vaaraa toisen terveydelle tai ympäristölle”, aluksen päällikön tulee olla 18 v täyttänyt ja hänen on oltava osoittanut, että hänellä on tarvittavat tiedot ja kyky aluksen kuljettamiseen. Osoittamisen voinee katsoa tarkoittavan, jonkin merenkulun tutkinnon suorittamista, koska

laissa ei mainita kokemusta osaamisen perusteena. Missään ei kuitenkaan ole määritelty, millaiset alukset ovat laissa tarkoitettuja vaarallisia aluksia.

Lain 40 § varataan Liikenne- ja viestintävirastolle mahdollisuus antaa tarkempia määräyksiä, siis määrittely, siitä mitä tällä lainkohdalla tarkoitetaan ja myös määrittellä tarkemmin aluksen päällikölle asetettavat vaatimukset. Toistaiseksi tätä määrittelyä ei ole tehty, eikä lainkäytön kannalta ole mahdollistaakaan viranomaisen tehdä tällaisia määrittelyjä lakiin, joka ei ole vielä voimassa. Toisinsanottuna tällaisten veneiden omistajat ovat nyt tilanteessa, jossa he eivät välttämättä tiedä, ovatko he kesäkuun alun jälkeen päteviä toimimaan oman aluksensa päällikkönä.

Vaikka tämä lainkohta on nyt käytännössä latentti, se avaa mahdollisuuden nopeasti ja ilman erillistä lainsäädäntöä asettaa riskialttiiksi katsottujen alusten päälliköille myös muodollisia pätevyysvaatimuksia. Kysymykseksi jää, mikä tällainen vaatimus olisi. Merenkulun ammatillisten tutkintojen lisäksi nykyisin käytännössä vain Kansainvälinen huviveneenkuljettajan kirja on vakiintunut ja yleisesti tunnustettu huvialuksen päällikön pätevyystodistus.

Laissa käytetyistä termeistä ja määrittelyistä

Laissa on yksi tärkeä määrittely, joka ei vastaa yleisesti käytettyä merenkulun terminologiaa eikä Meriteiden sääntöjen suomenkielisen käännöksen määritelmiä ja ansaitsee siksi huomion, vaikka käytännössä koskee hyvin harvaa veneilijää.

Yleiskielessä ja Meriteiden sääntöjen määritelmässä *alus* tarkoittaa jokaista uivaa laitetta. Pieninkin vene on siis alus. Uudessa Veneliikennelaissa on käytetty nimikkeitä *vesikulkuneuvo*, *huvivene* ja *huvialus*.

Laissa ilmeisesti on haluttu käyttää tätä uudissanaa *vesikulkuneuvo*, jotta se kiistattomasti sisällyttää merkitykseensä kaikki mahdolliset vesillä liikkuvat ihmisen kuljettamat laitteet ja tarvittaessa myös kauko-ohjattavat sellaiset, eikä siis avaa keskustelua siitä, onko vesiskootteri tai purjelauta vene. Määritelmässä kuitenkin erikseen todetaan, että vesiskootteri ei ole vene. Tämä määrittely on tervetullut sikäli, että mm tulkittaessa SPV:n katsastusmääräyksiä, asiasta vallitsee eriäviä käsityksiä. Huviveneen määritelmässä sanotaan, että huvivene on vähintään 2,5 m ja enintään 24 m pitkä.

Termi *huvialus* määritellään (1 luku 3 §) seuraavasti: ”*huvialuksena pidetään alusta, jonka rungon pituus on yli 24 m ja bruttovetoisuus alle 500*” (tonnia, mutta yksikköä ei ole mainittu lakitekstissä). Tämäkään määritelmä ei ole uusi, vaan se on otettu lakiin ”Laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetusta laista 1687/2009 (Laivaväkilaki).

Tällaisen *huvialuksen* päälliköltä edellytetään Kansainväistä huviveneenkuljettajan kirjaa ja vähintään 18 vuoden ikää. Tämä määräys ennakoinee sitä, millaista pätevyystodistusta vaadittaisiin edellä mainituilta erityistä vaaraa aiheuttaviksi katsottujen veneiden päälliköiltä, jos liikennevirasto näin päättäisi.

Mikä muuttuu

Merkittävin periaatteellinen muutos on, että *Vesiliikennelaki* tunnustaa nyt käsitteen veneen (laissa vesikulkuneuvon) päällikkö. Siis sen, että aluksen käytöstä ja ohjailusta on vastuussa yksi läsnäoleva ihminen, jonka ei välttämättä tarvitse henkilökohtaisesti pitää kiinni peräsinpinnasta tai ohjauspyörästä aluksen liikkuesssa. Vanhassa veneliikennelaissa käytettiin vastuuhenkilöstä puhuttaessa käsitettä *veneen ohjaaja*, mikä ei vastannut Merilain eikä hyvän merimiestavan lähtökohtaa. Tätä muutosta on pidettävä suurena edistysaskeleena ja jokaisen veneilijän on syytä sisäistää, mitä se todella tarkoittaa.

Laissa on myös huomattavasti helpotettu veneen vuokraamista, mutta on hyvin tärkeää ymmärtää, että olennainen muutos on nimenomaan siinä, mitä määritelmässä tarkoitetaan vuokraveneellä.

Mitä ei korvattu uudella lailla

Määräykset ja rangaistukset vesiliikenneturvallisuuden vaarantamisesta sekä perusmuodossaan että törkeänä tekona, kuten myös säädökset ja rangaistukset vesiliikennejuopumuksesta ovat edelleen Rikoslain 23 luvussa.

Vesiliikennelaissa ei ole määräyksiä aluksen kansallisuudesta ja/tai lipun käytöstä. Näiden osalta määräyksiä on edelleen etsittävä Merilaista ja Suomen lippua koskevasta lainsäädännöstä.

Lakiin on sisällytetty joitain kanavaliikenteen määräyksiä, mutta käytännössä kanavilla liikuttaessa on tarpeellista edelleen tutustua liikenneviraston ohjeisiin ja Saimaan kanavalla ”*Saimaan kanavan veneliikenneohjeisiin*”, jälkimmäisiin senkin takia, että ne sisältävät myös ohjeet ja määräykset Venäjän alueella liikkumisesta.

Lakiin ei ole otettu määräyksiä aluksissa käytettävistä radiolaitteista ja niiden käyttäjille asetettavasta pätevyysvaatimuksista. Ei muitakaan yksityiskohtaisia aluksen tekniikkaan liittyviä määräyksiä, joita on olemassa muualla lainsäädännössä mm. nestekaasulaitteiden asentamisesta ja tarkastamisesta.

Veneliikennelain suhde Merilakiin

Uusi veneliikennelaki ei vaikuta Merilakiin, jonka 9 § todetaan, että ”Sellaiseen alukseen, jota ei käytetä kauppamerenkulkuun, sovelletaan tämän lain säännöksiä vain, mikäli ne kulloinkin siihen soveltuvat”. Käytännössä Merilaissa on paljon veneliikenteeseen soveltuvia määräyksiä, mutta oikeusistuimet ovat olleet hyvin pidättyväisiä soveltamaan niitä. Selkeää tarvetta tähän kuitenkin on paitsi edellä mainituissa aluksen kansallisuutta ja kansallisuustunnuksia (lippua) koskevissa määräyksissä, myös päällikön nimeämistä, erottamista ja päällikön oikeuksia ja velvollisuuksia koskevissa asioissa sekä hyvän merimiestavan merkityksestä aluksen johtamisessa.

Veneen päällikkö

Uusi veneliikennelaki siis lähtee merenkulun ikaikaisesta periaatteesta, että jokaisessa aluksessa on oltava päällikkö, joka vastaa sen ohjailusta ja kaikesta toiminnasta aluksella aivan riippumatta siitä, pitääkö hän henkilökohtaisesti kiinni ohjauslaitteesta vai onko hän uskonut tämän tehtävän jollekin muulle. Päällikön vastuu aluksesta on rajoittamaton ja jakamaton. Voidakseen huolehtia velvollisuuksistaan, päälliköllä on myös määräysvalta veneen miehistöön.

Päällikön asemaa koskevassa lain osassa (1. luvun 6 ja 7 §) on hyvin lyhyesti kerrottu huviveneen päällikölle asetettavat vaatimukset ja hänen keskeiset velvollisuutensa. Huomattavaa on mm päällikölle asetettu velvollisuus perehdyttää miehistönsä aluksen turvalliseen käyttöön.

Lain mukaan, jos päälliköstä on epäselvyyttä, sellaiseksi katsotaan veneen omistaja tai haltija. Tyypillisessä tilanteessa, jossa veneellä on yksi omistaja tai haltija, joka on itse mukana matkalla, ei liene epäselvyyttä siitä, kuka on veneen päällikkö. Kuitenkin laki antaa mahdollisuuden ajatella tämä toisinkin. Käytännössä veneen omistaja voi laivanvarustajan tapaan nimittää aluksensa päälliköksi jonkun muunkin kuin itsensä, myös siinä tapauksessa, että on itse mukana matkalla. Näin voi olla viisasta toimia liikuttaessa poikkeuksellisissa olosuhteissa, joista veneen omistajalla itsellään ei ole kokemusta tai – sikäli kun sitä edellytetään – muodollista pätevyyttä eli kansainvälistä huviveneenkuljettajan kirjaa tai vuokraveneen kuljettajan pätevyyskirjaa. Tämä tietysti edellyttää, että jollain gasteista on kokemusta ja/tai pätevyyttä enemmän kuin omistajalla itsellään. Yritys pakoilla päällikön vastuuta ”nimittämällä” joku muu aluksen

päälliköksi, vaikka tällä ei olisi omistajankaan vertaa taitoa tai osaamista, on hyvin helppoa ampua alas oikeussalissa. Näitä tapauksia on esiintynyt erityisesti ruorijuoppouden yhteydessä tähänkin saakka.

Suuremman merkityksen kysymys päällikkyydestä saa veneessä, joka on useamman henkilön yhdessä omistama. Jos molemmat omistajat ovat mukana matkalla, on kaikkea muuta kuin selvää, kuka on aluksesta vastaava päällikkö, elleivät omistajat ole nimenomaan sopineet tästä keskenään. Tätä sopimista ei pidä jättää siihen tilanteeseen, kun asiaa viranomaisen taholta kysytään. Silloin yleensä kysymys kuuluu, kuka vastaa tehdystä virheestä ja yleisen elämäkokemuksen nojalla vastuusta sopiminen on silloin erittäin paljon vaikeampaa, kun asioita hyvässä järjestyksessä valmisteltaessa. Tällaiset asiat pitää veneessä olla selvillä jo ennen kuin se edes irtoaa rannasta.

Veneliikennelaki ei ota kantaa siihen kuka päällikön nimeää, mutta terve järki ja yleiset oikeusperiaatteet sanovat, että se on aluksen omistajan/haltijan oikeus ja velvollisuus. Vastaavasti päällikköä ei erota tehtävästään kukaan muu kuin aluksen omistaja.

Kysymystä siitä kuinka ja millä edellytyksillä aluksen päällikkö voidaan vaihtaa matkan aikana, täytyy myös katsoa Merilaista. Lyhyesti tiivistettynä: Aluksen päällikkö ei voi siirtää tehtäviään ja vastuutaan kenellekään toiselle ilman aluksen omistajan lupaa, ellei kyse ole täysin pakottavasta syystä. Toisinsanottuna toiminnan estävästä sairaudesta tai kuolemasta ja tällöinkin ohjetta pitää pyytää omistajalta heti, kun tilanne sen sallii.

Lokikirjan/venepäiväkirjan pitäminen

Käytännössä ainut uskottava ja todistusvoimainen tapa sopia veneen päällikkyydestä tapauksessa, jossa veneellä on kaksi tai useampia omistajia, on merkitä kunkin matkan päällikkö veneen lokikirjaan/venepäiväkirjaan. Tietysti omistajat voisivat halutessaan tehdä asiasta jatkuvasti voimassa olevan sopimuksen, mutta se lienee todellisuudelle vieras ajatus, erityisesti kun otetaan huomioon, että suullisilla sopimuksilla on taipumus kadota heti vaikeuksien kohdatessa.

Veneliikennelaissa, enempää vanhassa kuin uudessakaan, ei sanota, että huviveneessä tulisi olla lokikirja/venepäiväkirja. Jälkimmäinen olisi periaatteessa parempi nimike, koska tämä dokumentti ei yleensä ole ensisijaisesti navigointia varten, mihin nimitys lokikirja viittaa. Lokikirja on kuitenkin yleiseen kielenkäyttöön vakiintunut sana merkityksessä aluksen päiväkirja. Merilain määräykset alusten päiväkirjan pidosta koskevat vain kaupallisessa liikenteessä olevia aluksia ml. kalastusalukset. Mikään määräys ei siis velvoita huvialusta päiväkirjan pitämiseen, mutta se ehdottomasti kuuluu hyvän veneilytavan mukaiseen toimintaan kaikissa sellaisissa veneissä, joilla tehdään matkaa satamasta toiseen.

Veneen vuokraaminen ja muu luovuttaminen toisen käyttöön

Veneen omistaja voi luovuttaa aluksensa toisen henkilön käyttöön. Laki asettaa kuitenkin veneen vuokraajalle, siis omistajalle/haltijalle erityisen vastuun siitä, että veneen käyttäjällä (luovutuksen saajalla) on tarvittava taito ja osaaminen veneen käsittelystä. Niin ikään omistajalla on vastuu ei vain siitä, että vene on asianmukaisesti varustettu ja merikelpoisessa kunnossa, vaan myös siitä, että hän antaa käyttäjälle tarvittavan perehdytyksen ja opastuksen veneen ja sen varusteiden käyttöön (vrt. päällikön velvollisuus perehdyttää oma miehistönsä veneen turvalliseen käyttöön).

Merkittävä muutos on, että luovutus voi tapahtua myös korvausta, siis vuokraa, vastaan olematta kuitenkaan laissa tarkoitettua veneen vuokrausta, kunhan vene luovutetaan miehittämättömänä.

Sitä vastoin, jos alus vuokrataan miehittettynä, siis yksinkertaisimmillaan niin, että sen omistaja (tai muu hänen valtuuttamansa/palkkaamansa) henkilö, on aluksessa ja avustaa sen käytössä tai toimii aluksen päällikkönä, kyse on varsinaisesta Vesiliikennelain tarkoittamasta vuokravenetoiminnasta, josta säädetään

Merilaissa, Alusturvallisuuslaissa, Laivaväkiläissa ja Liikenteen palveluista annetussa laissa. Myös tämän toiminnan vaatimuksissa on kuitenkin eräitä helpotuksia vanhaan lainsäädäntöön nähden. Aluksen päällikkönä toimivalla omistajalla/omistajan edustajalla tulee kuitenkin edelleen olla vuokraveneenkuljettajan lupakirja.

Erillisestä katsastuksesta vuokraveneille kuitenkin luovutaan, joten tuloksena näyttäisi olevan tilanne, jossa periaatteessa vuokraveneen voi luovuttaa vuokraajan käyttöön pelkällä lain mukaisella minimivarustuksella, mitä ei hyvän merimiestäidon mukaan arvioituna useimmissa veneissä voi pitää läheskään riittävänä turvalliseen vesilläliikkumiseen.

Venettäin vuokraavan omistajan, olipa hän veneilyjärjestön jäsen tai ei, on viisasta pitää lähtökohtana veneseurojen katsastusmääräyksiä varustelun suhteen, koska ne ovat ainut yleisesti käytetty ja tunnustettu normi siitä, mikä on veneen riittävä varustelu vaativiin olosuhteisiin. Katsastusmääräykset perustuvat veneiden jakamiseen neljään luokkaan, joista neljäs tarkoittaa veneitä, joilla liikutaan vain suojaisissa olosuhteissa rantojen läheisyydessä. Niitä vaadittava varustelu on vain hieman laajempi kuin lain minimivaatimukset. Tämä niukka varustelu sisältää siis reunaehdon, että näillä veneillä ei liikuta kuin suojaisissa sisälähdissä. Veneissä, joiden vuokraaja haluaa liikkua sillä laituripaikan näköpiiriä kauemmaksi, on syytä noudattaa vähintään katsastusluokan kolme vaatimuksia.

Vakuutusyhtiöt ovat aina olleet merenkulussa paljon vartijoina. Niiden päätöksistä viimekädessä riippuu, mitkä innovaatiot tulevat yleiseen käyttöön, koska vakuutusyhtiöiden asia on hinnoitella niiden aiheuttamat riskit ja periä niiden kustannukset alusten omistajilta.

Veneensä vuokraamista harkitsevan on syytä kiinnittää erityistä huomiota siihen, että vaikka laki helpottaakin huomattavasti veneen vuokraamista miehittämättömänä, vakuutusyhtiöt eivät ole sitä tehneet. Lähtökohtaisesti vakioehtoinen venevakuutus ei ole ilman sovittua laajennusta voimassa, jos vene on luovutettu muun henkilön kuin omistajansa tai omistajan perheenjäsenen käyttöön. Vuokraamista varten vakuutusta täytyy täydentää ja näiden vakuutusturvan lisäysten hinnoittelussa vakuutusyhtiöt ottavat huomioon sen tosiasian, että vuokraveneiden riski joutua onnettomuuteen on kokemuksen perusteella suurempi, kuin omistajansa käytössä olevan veneen. Tämä tietysti näkyy myös näiden vakuutusten hinnoissa.

Linkit artikkelissa mainittuun aineistoon:

Uusi Vesiliikennelaki: <https://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2019/20190782#Pidp447976208>

Kansainvälinen sopimus yhteentörmäyksen estämisestä merellä, eli Meriteiden säännöt: <https://www.finlex.fi/fi/sopimukset/sopsteksti/1977/19770030>

Merilaki:

<https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1994/19940674?search%5Btype%5D=pika&search%5Bpika%5D=merilaki#O2L6>

Asetus yhteentörmäämisen estämisestä sisäisillä kulkuvesillä, eli Sisävesisäännöt:

<https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1978/19780252>

Vanha Vesiliikennelaki: <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1996/19960463>

Alusturvallisuuslaki eli Laki aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä:

<https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2009/20091686?search%5Btype%5D=pika&search%5Bpika%5D=alusturvallisuus>

Pitemmälle ehtineille merioikeuden harrastajille, Hallituksen esitys eduskunnalle vesiliikennelainsäädännön muuttamisesta ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi: <https://www.finlex.fi/fi/esitykset/he/2018/20180197#idp446545552>

Ari Mäkelä

Kirjoittaja on Laurinlahden venekerho ry:n koulutuspäällikkö, veneilykouluttaja, Suomen Purjehdus ja Veneily ry:n koulutustoimikunnan jäsen ja SPV liittokouluttaja.