

Katsastajan käsikirjaan 2021 tehdyt päivitykset 2022 ja 2023



Tällä hetkellä voimassa oleva Katsastajan käsikirja on painettu vuonna 2021. Tämän jälkeen käsikirjaan ei ole tullut laajoja ja merkittäviä muutoksia lukuun ottamatta Litium-ioniakkujen turvallisuutta koskevia ohjeita. Veneen sähköistä ja litium-ioniakuista on pidetty useita erillisiä koulutuksia ja tietoa on jaettu myös katsastajainfoissa. Uutta käsikirjaa ei ole pelkästään tämän lisäyksen vuoksi tehty ja tämä päivitys sisältää kausille 2022 ja 2023 käsikirjaan tehdyt lisäykset, korjaukset ja täsmennykset. Uusi käsikirja tehdään kaudelle 2024.

TIETOLAATIKKO veneilyä koskevista keskeisistä säädöksistä:

Asetus kansainvälisistä säännöistä yhteentörmäämisen ehkäisemiseksi merellä 30/1977 (meriteiden säännöt - COLREG)
Merilaki (674/1994)
Meripelastuslaki (1145/2001)

Vesiliikennelaki (782/2019)
Laki huviveneiden turvallisuudesta ja päästövaatimuksista (1712/2015) (Huvivenelaki)
Liikenteen turvallisuusviraston määräys huviveneiden ja vesiskoottareiden turvallisuudesta ja päästövaatimuksista (2016)

Valtioneuvoston asetus nestekaasulaitosten turvallisuusvaatimuksista (858/2012)
Kaasulaitelaki (502/2018)
Valtioneuvoston asetus kaasulaitteiden käyttötarvikkeista ja käyttöpaineista (852/2018)

Merenkulun ympäristönsuojelulaki (1672/2009)
Vesilaki (587/2011)

Laki sähköisen viestinnän palveluista (917/2014)
Sähköturvallisuuslaki (113//2016)

Laki Suomen lipusta (380/1978)
Asetus huviveneiden ja huvialusten lipusta (292/1983)

Laki Suomen aluevesien rajoista (463/1956)
Asetus Suomen aluevesien rajoista annetun lain soveltamisesta (993/1995)

Liikenneviraston määräys vesiliikennemerkeistä ja valo-opasteista (12.4.2017)

Rikoslaki (39/1889)

4.2 Katsastuksen käytännön toteuttaminen

Katsastaja

Kappaleiden 1 ja 2 väliin seuraava lisäys katsastajakurssien palautteen pohjalta:

Katsastaja tarvitsee seuraavat apuvälineet:

- katsastajan käsikirja
- pieni puu- tai muovivasara tai vastaava
- voimakas taskulamppu
- alumiinilankakoukku tai vastaava läpivientejä varten
- pieni pyöreäpäinen vasara (omistajan luvalla käyttöön)

- peili ja/tai taipuisavartinen tähytintä (endoskooppi)
- mitta

Sellainen kokeilu, mistä voi seurata aineen (lahonkin) vaurioituminen vaatii aina omistajan luvan. Käsittele veneitä hellävaroin, kuten omaasi. Venettä ei kuitenkaan tule hyväksyä, ellei katsastajalla ole vilpittön käsitys veneen hyväkuntoisuudesta.

KATSASTUSLUOKAT

Katsastusluokan valinta on keskeinen päätös katsastustapahtumassa. Saadun palautteen perusteella on ollut tarve ohjeistaa täsmällisemmin minkälaiset veneet luontaisesti kuuluvat mihinkin katsastusluokkaan. Nämä täsmennykset tulivat voimaan kaudelle 2022.

Osan A, kappaletta 4.5 Tulkintatapaukset on täydennetty seuraavasti:

Katsastusluokan valinnassa on käytettävä harkintaa ja vältettävä katsastamista sekä liian vaativaan että liian vaatimattomaan luokkaan veneen ominaisuudet ja käytettävä veneilyalue huomioon ottaen.

Osan A, kappaletta 4.6 Katsastuksen keskeytys, jatkaminen ja/tai veneen hylkääminen on täydennetty seuraavasti:

Entiset ammattialukset

Entiset ammattialukset kuten hinaajat, vesibussit, troolarit, jaalat yms. sekä muut suuret huviveneet ovat usein runkonsa katsastuksen osalta liian vaativia seuran katsastuksen puitteissa suoritettaviksi. Lisäksi vanhempien alusten kunto on usein heikohko. Tällaisten alusten runkokatsastuksia ei ole syytä tehdä, ellei oma kokemus ja tietämys ole riittävää. On viisaampaa vaatia aluksen omistajaa katsastuttamaan runko esimerkiksi luokituslaitoksella sekä esittämään voimassa oleva rungonkatsastustodistus seuralle.

Mikäli ammattikäytöstä poistetussa veneessä ei ole CE-merkintää, ei niiden eikä yli 24 metristen veneiden katsastusta tehdä. Ammattikäyttöä varten tehtävän katsastuksen saa suorittaa vain Traficomien hyväksymä katsastaja. Lisätietoa saa Traficomien alueellisista tarkastusyksiköistä tai Traficomien veneilytarkastajilta.

Osa C. Katsastusluokat ja vaatimukset

Osaan on tehty seuraavat tarkennukset:

Katsastusluokan valinnassa CE-merkintä on ohjaava ja täydentävä. Ensisijaisesti käytettävä veneilyalue määrittää katsastusluokan. On kuitenkin pyrittävä välttämään veneen katsastamista selvästi epätarkoituksenmukaiseen katsastusluokkaan. Katsastusluokkiin 1 ja 2 voidaan tyypillisesti katsastaa suunnitteluluokkien A ja B veneet. Katsastusluokkaan 3 soveltuvat tavallisesti suunnitteluluokkien B tai C veneet. Katsastusluokka 4 on tarkoitettu pienille veneille, joita käytetään suojaisilla vesialueilla, eikä tähän luokkaan tavallisesti sijoiteta suunnitteluluokkien A-C veneitä.

Katsastusluokka 1: avomeri loppuun lisäys "Tähän katsastusluokkaan soveltuvat ensisijaisesti CE-merkinällä A varustetut veneet, mutta myös CE-merkinnällä B oleva vene voidaan katsastaa tähän luokkaan."

Katsastusluokka 2: Rannikko loppuun lisäys "Tähän katsastusluokkaan sijoittuvat tavallisesti CE-merkinnältään A- ja B-suunnitteluluokan veneet, mutta myös CE-merkinnällä C oleva vene voidaan katsastaa tähän luokkaan."

Katsastusluokka 3: Saaristo täsmennys aluekuvaukseen: Purjehdusalue kattaa Suomen rannikot, Suomen järvet selkävesineen, Suomenlahden perukan Viipurin lahdelle ja Saimaan kanavan, sekä suotuisissa olosuhteissa Ahvenanmeren, Merenkurkun ja välin Helsinki-Tallinna. Sekä loppuun lisäys "Tähän katsastusluokkaan sijoittuvat tavallisesti CE-merkinnältään B- ja C-suunnitteluluokan veneet."

Katsastusluokka 4: Suojaisat vesialueet täsmennys aluekuvaukseen Alue käsittää Suomen järvet (ei kuitenkaan suurten järvien selkävedet), joet, lammet ja kanavat eli "makeat vedet". sekä suojaisat merialueet Tähän katsastusluokkaan sijoittuvat tavallisesti vain CE-merkinnältään D-suunnitteluluokan veneet ja vesiskootterit.

Tähän kohtaan on lisätty tarkennus myös **vesiskoottereiden katsastuksesta**:

Vesiskootterit katsastetaan ja ne katsastetaan luokkaan 4. Vesiskootterit ovat pääsääntöisesti rekisteröitäviä vesikulkuneuvoja. Nykyinen vesiliikennelaki antaa vesiskoottereille vapautuksen sammuttimesta, mutta muu lainmukainen ja luokan 4 varustus tulee vesiskootterissakin olla. Tämä koskee myös kulkuvaloja, kun vesiskootterilla liikutaan olosuhteissa, joissa kulkuvaloja on käytettävä.

OSA D. KATSASTUSSÄÄNNÖT

Katsastusääntöihin en tehty selkeyttäviä täsmennyksiä niihin kohtiin, jotka ovat synnyttäneet paljon kysymyksiä ja keskusteluita katsastajakursseilla. Kokonaan uusi osio, jota akkutekniikoiden kehittyminen edellyttää, on Litium-ioniakkujen turvallisuus veneessä.

3.6. Sähköjärjestelmät

Litium-ioniakkujen turvallisuus veneessä

Moottorien sähköistyminen yleistyy venekäytössäkin ja erilaiset kannettavat laitteet ovat tulleet yhä tärkeämmäksi osaksi veneilijänkin navigointi- ja viihdelaitteivalikoimaa. Lisäksi veneen sähköjärjestelmissä nykyisin olevia lyijyakkuja vaihdetaan uudemman akkukemian tuotteisiin. Useimmin tämä tarkoittaa pienempien ja suurempien litium-ioniakkujen yleistymistä. Näissä akuissa on kuitenkin erilaisia paloturvallisuusrikejä mihin olemme tottuneet ja siksi käsikirjaa on täydennetty.

Täydennetään kohtaa litium-ioniakkujen turvallisuudesta:

"Viime aikoina lyijyakkuja on veneissä alettu korvata litium-ioniakuilla. Akkuja kulkee myös mobiililaitteissa mukana paljon. Väärin käytettyinä litium-ioniakut voivat syttyä palamaan. Palo tuottaa myrkyllisiä savukaasuja ja on lähes mahdoton sammuttaa. Suuri määrä vettä on paras keino jäähdyttää palavaa akkua. Todennäköisyydet ovat pieniä, mutta vene on hyvin haavoittuva ympäristö."

Tietolaatikko. Litium-ioniakkujen turvallisuudesta:

1. Mukana kulkevat akut:

Kiinnitä omistajan huomio erilaisten mobiililaitteiden aiheuttamaan akkupalovaaraan ja turvallisiin latausjärjestelyihin (lataa näkyvillä, älä lataa yöllä, käytä laadukkaita latureita ja irrota tai tee ne jännitteettömiksi, kun et lataa, älä jätä puhelimia ja muita vuoteisiin, varo rikkiäisiä laitteita, varaudu akkupalloon)

2. Kiinteät akkuasennukset

- Akkujen tulisi olla ensisijaisesti litium-rautafosfaatti- tai litium-titanaattityyppisiä. Nämä akkutyypit eivät yleensä häiriötilanteessa pala liekillä (mutta savukaasut ovat kuitenkin myrkyllisiä).
- Suositeltavaa olisi, että akut olisi asennettu erilliseen palonkestävään tilaan, joka on tuuletettu ulos ja jossa palava kenno ei sytytä viereisiä kennoja.
- Varmista, että akusto on varustettu akunhallintajärjestelmällä (BMS- Battery Management System)
- Kiinnitä omistajan huomio siihen, että BMS:n suorittama akuston irtikytkentä kesken latauksen saattaa rikkoa moottorin laturin kuorman hävitessä ja että litium-ioniakku ottaa jo pienillä kierroksilla suuren latausvirran, jolloin laturi saattaa ylikuumentua.

5.13. VHF-meriradiopuhelin

Täsmennetään kohtaa seuraavin tarkennuksin:

Jos veneessä on meri-VHF-radiopuhelin, tarvitaan **henkilökohtainen pätevyystodistus** ja **aluksen radiolupa**. Näiden on oltava mukana veneessä, ja ne pitää pyydettyä esittää tarkastavalle viranomaiselle.

On hyvä, että pätevyystodistukset ja radioluvat katsotaan sekä käydään huolella läpi myös katsastustilanteessa. Veneilijöiden parissa on havaittu paljon tiedon puutetta liittyen esimerkiksi käytetyn veneen mukana tulleeseen meri-VHF-puhelimeen ja tutkaan.

Radiopätevyystodistus on henkilökohtainen. Veneessä jokainen VHF-radion käyttäjä, joka painaa tangenttia, tarvitsee oman pätevyystodistuksensa.

Huviveneissä on nykyään myös paljon muita hyödyllisiä turvallisuutta parantavia merenkulun radiolaitteita. Radiolaitteita, joissa on pelkkä vastaanotin, ei merkitä radiolupa. Tällaisia ovat esimerkiksi satelliittipaikantimet (GNSS) ja AIS-vastaanottimet. Radiolaitteet, joissa on lähetin, merkitään radiolupa. Tästä ovat esimerkkejä AIS-lähetin, tutka ja EPIRB. On syytä huomata, että esimerkiksi EPIRB-hätälähetin edellyttää myös vähintään SRC-pätevyyttä.

		RADIOLAITE																
		meri-VHF	meri-VHF-käsi puhelin	meri-MF/HF	UHF (merenkulun radiot)	GNSS-vastaanotin	Tutka	NAVTEX-vastaanotin	AIS-vastaanotin	AIS-lähetin	EPIRB	EPIRB-AIS	SART	AIS-SART	MOB-AIS	MOB-DSC	PLB	Sst. Imarsat C, F tai Iridium
PÄTEVYYSTODISTUS	SRC (tai ROC tai vanha rajoitettu rad. hoit.)	X	X							X	X				X		X	
	LRC (tai GOC)	X	X	X						X	X				X		X	
RADIOLUPA	Aluksen radiolupa	X	X	X	X				X	X	X	X	X	X	X			X
	Muu radiolupa															X		

Useimmissa veneen radiolähetimissä on ohjelmituna veneen meriradionumero tai englanniksi Maritime Mobile Service Identity (MMSI), jonka pitää olla veneen radioluvassa määrätty numerosarja. Tähän pitää kiinnittää huomiota veneen vaihtaessa omistajaa. Ulkomailta esimerkiksi

Virosta ostetussa käytetyssä veneessä AIS-lähettimeissä on aina väärä MMSI-numero, koska se sisältää Viron maatumuksen. Meriradionumeron vaihto edellyttää laitteen käyttämistä huollossa.

6.1. Kelluntavarusteet

Täsmennetään kohtaa ilmatäytteisten pelastusliivien käyttöiästä.

Ilmatäytteiset pelastusliivit ovat kunnossa ollessaan, varaosineen sekä säännöllisesti huollettuina ja tarkastettuina turvallisuusvaruste, joka täyttää lainsäätäjän ja katsastusjärjestelmän vaatimukset.

Käyttöikä on tuotteen valmistajan määrittelemä ja on yleensä kuusi vuotta tai korkeintaan kymmenen vuotta. Tämä tieto ilmenee uudemmissa tuotteissa valmistajan kiinnittämästä lipukkeesta, jossa on tarkastusmerkintäpaikka niin monelle kerralle kuin käyttövuosia on. Sama tieto löytyy yleensä myös valmistajan käyttöohjeesta tai nettisivuilta. Katsastuksessa on kiinnitettävä huomiota näiden pelastusliivien käyttöikään ja pyytää veneilijää uusimaan käyttöiän ylittäneet tuotteet. Yli-ikäiset tuotteet pitää tehdä mekaanisesti käyttökelvottomiksi ennen asianmukaista kierrätystä.

Pelastusliivissä on oltava valo 1-luokassa.

Kohta 6.3. Pelastusrenkas.

Muutetaan toisen kappaleen määritystä seuraavasti: Moottoriveneissä on ainakin yhden pelastusrenkaan oltava kiinnitetty veneeseen noin 20 m:n pituisella köydellä.

Katsastuksessa vaaditaan:

Pelastusrenkas	1. luokka	2. luokka	3. luokka	4. luokka
purjeveneet, varustettuna pillillä ja ajoankkurilla	2kpl. toinen oltava varustettu lippupoijulla	1 kpl	1 kpl	suositellaan
moottoriveneet	2 kpl	1 kpl	1 kpl	suositellaan
pelastusrenkaan väri oranssi, punainen tai keltainen	vaaditaan	suositellaan	suositellaan	suositellaan
pelastusrenkaan valo ja heijasteteipit	vaaditaan	vaaditaan	suositellaan	suositellaan

Markkinoilla olevat erilaiset mies-yli-laidan -tilanteeseen tarkoitetut pelastusjärjestelmät (mm. Lifesling) eivät korvaa pelastusrengasta. Tällaista voidaan silti vaatia joissain purjehduksen avomerikilpailuissa.