



Matkaveneilyvalmennus

Viralliset asiat

Passi

Vaikka Schengen sopimus ja muuta mahdollistavat matkustamisen passin sijasta henkilötodistuksella, on oikean passin mukana pitäminen kuitenkin hyvin suositeltavaa jo Ruotsista alkaen. Jollei sille ole muuta kysyntää, sitä voi näyttää pankissa rahaa nostettaessa ja vastaavissa paikoissa.

Rajaviranomaisten kädessä on aito passi aina kovaa valuuttaa ja saattaa nopeuttaa muodollisuuksia silloinkin, kun passia ei välttämättä vaadittaisi.

Pätevyyskirjat

Käytännössä ei veneilijän pätevyyskirjoja ole paljoa kysely. Aika on myös muuttumassa ja asiaan kannattaa varautua. Lait edellyttävät, että veneen kuljettajalla on tarvittava pätevyys ja eräissä maissa vaaditaan jopa ajokortti. Suomalaisen veneilijän on hyvä kyetä osoittamaan pätevyytensä vaikka oman maamme laki ei ajokorttia tunne.

Kansainvälinen huviveneen kuljettajankirja on pätevin asiakirja, jonka huviveneilijä voi hankkia. Se kannattaa hankkia!

CEVNI

CEVNI –sopimus määrittää Euroopan sisävesillä noudatettavat liikennesäännöt. Siinä olevat määräykset ja ohjeet koskevat myös huviveneitä. Liikennesäännöt CEVNI – alueella poikkeavat jonkin verran meriteiden säännöistä joten veneilijän on hallittava myös nämä säännöt. On myös tiedettävä milloin liikutaan CEVNI – alueella.

CEVNI ei ole voimassa kaikissa Euroopan maissa kuten ei Suomessa eikä Ruotsissa. Saksassa ja siitä eteenpäin on CEVNI sen sijaan jo voimassa ja myös Venäjän on uumoiltu tulevaisuudessa vaativan CEVNI – asiakirjoja jopa Saimaan kanavana liikenteeltä.

Oleellista säännöissä on, että veneen päälliköltä edellytetään **kurssi ja suoritettu tutkinto**. Suomessa veneilijöiden koulutus- ja tutkintotoiminta on veneväen omassa hoidossa ja alan kursseja järjestetään ajoittain. Lähdettäessä matkalle CEVNI –alueelle on siis hyvissä ajoin syytä hankkia tarvittavat taidot ja pätevyyskirja.

Rokotukset ja viralliset terveysasiat

Seuraa asiasta annettuja yleisiä ohjeita. Itämeren alueella ei yleensä ole ollut tarvetta erityisiin toimiin eikä pakollisia rokotuksia tai terveystarkastuksia ole vaadittu. Tilanteen muuttuessa

saattaa asia muuttua. Mikäli alueella puhkeaa vakava kulkutauti tai vastaava on veneliikenne vähintään samoissa vaikeuksissa kuin muu matkustus.

Kannattaa hankkia KELA:sta ilmaiseksi saatava **Eurooppalainen Sairaanhoidokortti**. Kortin avulla saa toisesta EU – maasta saman sairaanhoidon kuin minkä kyseisen maan omatkin asukkaat. Pahassa tapauksessa voit muuten joutua maksamaan.

Kohdemaan turvallisuustilanne

Maaailma on muuttunut ja veneilijäkin voi joutua yleisten turvallisuushkien kohteeksi. Matkaa suunniteltaessa on hyvä olla perillä maailman asioista ainakin yleisellä tasolla. Kohdemaiden turvallisuustilanteen voi selvittää Ulkoministeriön verkkosivuilta.

<http://formin.finland.fi/Public/default.aspx?nodeid=15735>

Lukuisten muiden maiden viranomaisten tiedotteet täydentävät Suomen ulkoministeriön tiedotteita.

Vaikka varsinaista sodan tai levottomuuksien uhkaa ei olisikaan, annetaan matkustustiedotteissa ohjeita kohdemaan tyypillisten ongelmanaiheuttajien suhteen. Erityisesti veneilyn hankaluuksista ei kuitenkaan ole saatavilla tiedotteita.

Veneen asiakirjat

Veneestä tulee voida osoittaa **omistussuhde ja kansallisuus**. Se käy venerekisteritodistuksen ja veneseuran venetodistuksen avulla.

Käyttäjän tulee voida osoittaa **oikeus käyttää venettä** (ellei vene ole oma). Jos liikut vuokratulla tai lainatulla veneellä, on mukana oltava omistajan ilmoitus, että olet luvallisesti sen kanssa liikkeellä. Sanamuoto on vapaamuotoinen, mutta siinä on yksilöitävä sekä vene, että sen käyttäjä.

Arvonlisäveron tulee olla maksettu jossain EU maassa ja tämä on kyettävä osoittamaan. Suomen verohallinto on kieltäytynyt kirjoittamasta asiasta todistuksia, joten suomalainen veneilijä jää tässä asiassa melko tyhjän päälle. Periaatteessa mukana tulisi olla katkeamaton sarja veneen kauppakirjoja, joista alv:n maksaminen johonkin E.U. maahan voidaan osoittaa. Suomen viranomainen on siirtänyt vastuun suoraan kansalaiselle.

Vakuutus

Tarkasta vakuutuksesi voimassaolo ennen lähtöä. Eri yhtiöiden vakuutukset ulottuvat eri alueille ja omavastuissa tai muissa seikoissa voi olla yhtiökohtaisia eroja. Ilman vastuuvakuutusta voi vahingon sattuessa joutua tosi kovaan tilanteeseen.

Veneessä kannattaa pitää laajaa vakuutusta, sillä pelkkä vastuuvakuutus ei tuo rikkinäistä venettä eikä aina sen matkustajiakaan takaisin kotiin. Matkaveneily poikkeaa tässä suhteessa lähiveneilystä.

Veneen nostamistapahtuma on vakuutusturvan piirissä vain, jos vakuutus on voimassa myös maissa siinä maassa, johon vene nostetaan. Huomioi tämä, jos vaikkapa joudut ottamaan veneesi ylös Saksassa. Vakuutuksen raja saattaa kulkea laiturin reunan kohdalla.

Vakuutuskirja tulee olla mukana. Tätä tuskin kysytään ilman, että jotain ensin on sattunut. Kirjan puuttuminen vaikeuttaa asioiden käsittelyä. Kirjan mukana olo on myös oman edun mukaista.

Kopiot asiakirjoista

Asiakirjoista kannattaa jättää yhdet valokopiot kotiin – varmuuden vuoksi. Vielä parempi, jos kotiväki voi tarvittaessa toimittaa kopiot pyydettyyn osoitteeseen.

Toinen kopiosarja olisi hyvä olla mukana veneessä alkuperäisistä erillään säilytettynä.

Nykyaikainen tapa on skannata asiakirjat ja tallettaa ne mukana kuljetettavalle mobiililaitteelle ja pilveen.

Kopioi seuraavat:

- Passit
- Mahdolliset viisumit
- Veneen rekisteritodistus
- Venetodistus (kerhon antama)
- Radioaseman lupa (VHF)
- Pätevyyskirjat kuten kuljettajankirjat, radiopuhelimen hoitajan lupakirjat unohtamatta auton ajokorttia (jos on)
- Lääkeresepit
- Muut mahdolliset asiakirjat

Meripelastus ja Trossi

Vain hengen pelastaminen tehdään ilmaiseksi kaikissa maissa. Irrotus karilta, hinaus, jatko-huolinta yms. ovat pääsääntöisesti maksullisia. Suomessa yleinen veneiljääpu ei ole tunnettu läheskään kaikissa maissa.

Meripelastusseuran **Trossi** auttaa pitemmälle. Se on voimassa Suomessa, Ahvenanmaalla, Ruotsissa, Norjassa ja Tanskassa.

Mukana on oltava Trossi - jäsenkortti ja veneessä kiinni tarra.

Trossi – jäsenyys kannattaa toki ottaa, vaikka pitemmälle matkalle ei lähtisikään.

Radioliikenne

VHF kuuntelu rajan lähellä ja muutenkin rannikolla liikuttaessa on asiallista ja monessa maassa välttämätöntä. Tilanne poikkeaa Suomen oloista jo pian kotoa lähdettyä. Viranomaisilla saattaa olla tarpeita kysellä kulkijan asioita ja kysymyksiin kannattaa vastata. Viranomaisten kiinnostus on myös turvallisuutta, joten tässä suhteessa on kyse yhteisestä edusta.

Itämeren länsirannoilla ei yleensä ole tarpeen veneen ilmoittautua ennen saapumista satamaan. Veneily Ruotsissa ja Tanskassa on tässä suhteessa samanlaista kuin Suomessa. Baltian suurissa satamissa on ennakkoilmoittautuminen satamaa lähestyttäessä kuitenkin koettu eduksi ja sitä edellytetään mm. Klaipedassa ja Kaliningradissa (Batijsk).

Voi kuitenkin olla eduksi tiedustella etukäteen veneelle paikkaa tai sataman käyttömahdollisuutta vallitsevassa säässä. Mm. monet Bornholmin satamat sulkevat porttinsa tuulen yltyessä eikä uusille veneille enää avata porttia kelioloista huolimatta. VHF on oivallinen väline selvittää sataman tilanne etukäteen ja saada tarvittaessa suositus muuhun satamaan hakeutumiseksi. Suuriin Baltian kauppaa-alussatamiin voi kuitenkin ilmoittautua ja saada vaikkapa neuvoja siitä, minne mennä. Itämeren ulkopuolella kuten Brittein saarilla, on satamaan ilmoittautuminen yleisempää ja joskus jopa pakollistakin.

Huonon näkyvyyden vallitessa tai muusta poikkeussyystä johtuen voi venekin kutsua lähistöllä olevaa laivaa ja sopia väistämisestä ja muusta. Myös luotsit ja satamat vastaavat kutsuun.

Avattavien siltojen ja sulkujen vartijoilla on usein VHF –päivystys. Kartasta, oppaasta tai itse sillalta käy ilmi kanava, mitä kuunnellaan, mutta alkuun pääsee yleensä myös kanavalla 16. Eräiden siltojen ja sulkujen avaaminen on sovittava erikseen, mutta yleensä niillä on vakioajat, milloin huviveneet päästetään läpi. Monen sillan altakin pääsee ja vallitsevan alituskorkeuden voi kysyä VHF:llä.

VHF tarvitsee tunnetusti luvan radiolle ja lupakirjan radioaseman hoitajalle. Tässä ei kannata luistaa.

Rajan ylitys

Periaatteessa aluksen tulee ilmoittautua maasta lähdön ja saapumisen yhteydessä. Schengen-sopimus muutti asian poistamalla ilmoittautumisvelvollisuuden rajan ylityksessä. Rajan saa myös ylittää merenkulullisesti sopivaksi katsomassaan paikassa. Viranomaiset valvovat rajan ylitystä muilla keinoilla, joihin kuuluu mm. pistokokeita ja teknistä valvontaa. Näihin täytyy olla valmiit ja tarkastus saatetaan tehdä koko maassaoloaikana - ei siis vain rajalla.

Baltiassa kirjataan edelleen satamaan tulleet ja lähteneet veneet ylös satamakapteenin toimesta. Tämä kannattaa huomioida eikä esimerkiksi lähteä ilmoittautumatta.

Viranomaistoiminta ei merkittävästi ole haitannut matkaveneilyä ja eduksi on tietenkin luettava viranomaisten läsnäolosta syntyvä turvallisuus. Maailmanrauhan kehittyminen voi kuitenkin johtaa muutoksiin myös veneilyn osalta ja tähän on meidän vain sopeuduttava.

Erityisesti on huomautettava, että kaikilla henkilöillä veneessä on oltava tarvittavat matkustusasiakirjat ylittäessä EU:n sisärajoja Schengen sopimuksen suomin helpotuksin. Epäselvissä tapauksissa on parempi ilmoittautua rajaviranomaisille.

Ylitettäessä EU:n ulkoraja on aina ilmoitauduttava rajaselvitystä varten. Ota selvää, missä on kyseeseen tuleva ilmoittautumispaikka (lähellä rajaa, ensimmäinen satama jne...). VHF:llä annettu ennakoilmoittautuminen on aina eduksi, mikäli menettely ei ole täysin selvää.

EU:n ulkorajan ylityksessä on käytettävä tullitietä ja ilmoitauduttava erityisesti nimetyillä passintarkastusasemilla.

Tämän on 2011 saanut kokea Baldiyskistä Itämeren halki suoraan Suomeen saapunut pieni suomalainen moottorivene, joka passitettiin Porkkalan merivartiostasemalta takaisin ulkomerelle saapuakseen Suomeen Helsingin kasuunin kautta Suomenlinnaan. Muissa Itämeren maissa vastaavaa kohtelua ei kuitenkaan ole koettu, mm. Venäjän rajaselvitykset ovat toimineet edelliseen verrattuna varsin sujuvasti.

Tulli

Huvivene ja siinä kulkevat ihmiset noudattavat yleisiä tullimääräyksiä ja on myös tullin tarkastusten kohteena. Se, mikä on sallittua vaikkapa laivamatkustajalle, pätee myös kansainväliseen veneilyyn.

Schengen –sopimus tai EU ei vapauta tullimääräysten noudattamisesta. Ota selvää voimassa olevista määräyksistä ja noudata niitä.

Erityinen ongelma voi muodostua tuontirajoitteisten tuotteiden osalta EU –maiden ulkopuolelle suuntautuvilla matkoilla. Varmin tapa on säilyttää veneessä ostokuitit EU maista ostetuista tuotteista. Tällöin voi osoittaa, että niitä ei ole tuotu EU:n ulkopuolelta. Huomaa, että rajoitukset koskevat muutakin kuin perinteisiä nautinta-aineita!

Eräiden reseptilääkkeiden kanssa voi tulla ongelmia, jollei ole esittää reseptiä. Pitkäaikaisella venematalla tilanne voi olla hankalampi kuin tavallisella ruotsinristeilyllä.

Ostettaessa esimerkiksi alkoholia toisesta E.U. maasta tulee veneessä pitää kuitit ostomaan ja

veron suorituksen osoittamiseksi.

On myös periaatteessa mahdollista, että jonkin maan tullin haluaa todistettavan, että veneessä olevat arvoesineet on ostettu tai tullattu E.U:ssa.

Miehistöluettelo

Eräissä tapauksissa veneestä vaaditaan miehistöluettelo. Tämä on päällikön allekirjoittama luettelo veneessä olevista henkilöistä passin numeroineen. Tyhjiä tai osittain esitetyttä kaa-
vakkeita on syytä olla mukana ja mm. Venäjälle mentäessä sellaiset tulee leimata ulosselvityksessä EU:n ulkorajalla.

Kesällä 2011 koettiin vaikeus kun Puolan rajaviranomaiset eivät suostuneet leimaamaan miehistöluetteloa veneen ollessa matkalla Kaliningradiin. Sisään selvitys Baltiyskissä sujui kuitenkin ripeästi.

Miehistöluetteloita on myös spontaanisti kysytty mm. Saksassa, Puolassa ja sisään selvityksessä Venäjällä rutiinin osana. Marineriyhdistyksellä on ollut jaossa oma miehistöluettelokaavakkeensa, joka sähköisessä muodossa sopii hyvin venekunnan esittäyttyön ja tulostukseen. Kaavakkeen saa myös netistä Rajavartiolaitoksen sivuilta.

Lipun käyttö

Suomalainen vene käyttää kotimaansa perälippua aina kulkiessaan ulkomailla ja kansainvälisillä vesillä. Perälipuksi käy vastoin yleistä käsitystä myös veneily-yhdistyksen lippu, mutta toki saa halutessaan myös käyttää tavallistakin Suomen lippua.

Lisäksi käytetään veneen oikealla puolella kohteliaisuuslippuna sen valtion pienoislippua, jonka alueella ollaan. Lippu vaihdetaan rajan ylityksessä ja otetaan pois Suomeen tultua. Se siis ei ole matkamusta, joka vielä syystelakalla liehuu uljaan matkantekijän mastossa.

Satamassa oltaessa lippu nostetaan ja lasketaan vallitsevan tavan mukaisesti. Samalla nostetaan ja lasketaan vieraan valtion pienoislippu, sillä suomalaisessa aluksessa vieraan maan lippu ei liehu yksin.

Lipun käytöstä on ajoittain käyty kantaottavaakin keskusteltua. Mitä enemmän matkaa on veneellä ehtinyt tehdä, sitä vähemmän kiinnostaa aiheeseen liittyvä viisastelu ja sitä luonnollisempaa on lipun sujuva käyttö vallitsevan kulttuurin ja tavan mukaisesti.

Tarkastukset matkan aikana

Veneliikennettä valvotaan viranomaisten toimesta. Poliisi, rajavartiolaitos (vast.), tullin ja maasta riippuen muutkin viranomaiset saattavat pysäyttää veneen ja suorittaa tarkastuksia.

Tämä on kuitenkin hyvin harvinaista eikä johda vaikeuksiin jos veneessä asiat ovat kunnossa. Puhtaalla omallatunnolla liikkuvalla ei kokemuksen mukaan ole ollut syytä huoleen ainakaan Pohjois-Euroopan alueella.

Sotilastoiminta

Tämän kanssa voi joutua tekemisiin. Odotettavissa ei kuitenkaan ole, että suomalaisen huviveneen kulkuun puututtaisi sotilaallisilla keinoin. Sen sijaan saattaa matkavene merellä päästä todistamaan esimerkiksi laivaston yksiköiden liikkeitä ja harjoituksia. Yksittäisen sotalaivan kohtaaminen on päivän tai koko viikon kohokohta eikä aiheuta ongelmia

Avomerellä ja rannikon tuntumassa voi kohdata vartio- tai hävittäjälentokoneen, joka tehtävänsä puitteissa käy tunnistamassa ulkomaalaisen veneen. Samoin saattaa nähdä laivasto-osaston liikkeellä. Tällaisen toiminnan aktiivisuus vaihtelee aikakausittain ollen vilkkaampaa

1980 – luvulla kuin 2000 luvun alussa. Tilanteiden muuttuessa, myös tämä asia muuttuu.

Sääntöjen noudattaminen

Monessa maassa, kuten Saksassa noudatetaan sääntöjä tiukemmin kuin Pohjoismaissa. Erityisesti ollaan kiinnostuneita ympäristövaikutteisten sääntöjen noudattamisesta kuten jäte- ja nopeusasiat. Mutta myös muut asiat saatetaan ottaa kotimaatamme kirjaimellisemmin.

Saksassa ongella olevassa jollassakin pidetään ankkuripalloa ja ankkurivaloa aivan itsestään selvänä asiana. Belgiassa purjevene, johon on asennettu moottori, on velvoitettu pitämään karkikartiota siitä merkiksi ja moottorin käyttämisestä riippumatta väistämään muita aluksia kuten moottorivene.

Saksassa jo pitkään toimineesta ympäristönsuojeluviranomaisesta, joka mm. valvoo, ettei veneiden tankkauksessa veteen pääse polttoainetta. Seurauksena voi olla sakko, joka yleensä ei koidu huoltoaseman maksettavaksi

Eräänä kesäiltana 2000 -luvun alussa saksalainen rajavartiolaitoksen helikopteri teki varta vasten lennon viereiseltä asemalta rannan vieressä olevien ankkuroitujen veneiden päälle eikä poistunut ennen kuin jokaiseen veneeseen oli sytytetty ankkurivalo.

Sääntöjen tulkinta ja kansallinen soveltaminen vaihtelevat siis maittain. Matkailijan kannattaa jättää totunnaiset sääntöjen oikomisesta väliin ja tehdä kuten kirjoissa sanotaan. Silloin ei ainakaan tee suurta virhettä.

Satamapaikkojen varaus

Satamapaikkojen ennakkovaraus on eräissä satamissa tarpeen. Se tehdään nykyään usein nettillä, mutta muitakin menetelmiä löytyy. Netistä kannattaa katsoa, mikä kunkin sataman tilanne on niin käytäntöjen kuin vapaiden paikkojenkin suhteen. Useimmat satamat eivät toisistaan ole tällaisessa palvelussa, mutta tilanteen odotetaan kehittyvän siihen suuntaa ainakin suurempien tai suosittumpien satamien osalta.