

VENEILIJÄN KATSASTUSOHJEET

2001



**SUOMEN VENEILYLIITTO -
FINLANDS BÅTFÖRBUND RY**

SUOMEN VENEILYLIITTO -
FINLANDS BÅTFÖRBUND RY
Hämeentie 105 A, 00550 HELSINKI
puh. (09) 5490 351
puh. (09) 5490 3599
toimisto@veneilyliitto.fi

Huhtikuu 2003

SISÄLTÖ

PERUSTEET	5
KATSASTUSMENETTELY.....	5
KATSASTUSLUOKAT.....	6
1. RUNKO JA RAKENTEELLINEN TURVALLISUUS.....	6
2. TAKILA JA PURJEET.....	9
3. MOOTTORI JA SEN JÄRJESTELMÄT	10
4. VENEVARUSTEET	11
5. MERENKULKUVARUSTEET	14
6. TURVALLISUUSVARUSTEET	16
7. KATSASTUSOHJEET JA VARUSTEET	19
LIITE 1 KULKU- JA ANKKURIVALOT, MERKKIKUVIOT JA ÄÄNIMERKINANTOLAITTEET	21
LIITE 2 ENSIAPUVÄLINESUOSITUS	22
LIITE 3 TYÖKALU- JA VARAOSASUOSITUS.....	23
LIITE LIPUTUSOHJE.....	24
LIITE LIPPUKULTTUURI.....	27

Copyright

Suomen Purjehtijaliitto
Suomen Veneilyliitto

2001

KATSASTUSSÄÄNNÖT 2001

PERUSTEET

Katsastuksen tarkoituksena on ylläpitää ja kehittää veneilyturvallisuutta ohjaamalla ja opastamalla veneilijöitä veneidensä hoitoa, varustamista ja varusteiden käyttötaitoa koskeissa asioissa sekä turvallisuusmyönnteisten asenteiden omaksumisessa.

Katsastuksen tärkeimpänä perusteena on Merilain 8 §:

"Aluksen tulee, sitä merenkulkuun käytettäessä, olla niin rakennettu, varustettu, miehitetty, lastattu ja vaadittavin tarvikkein varattu, että ihmishenki ja omaisuus voidaan, ottaen huomioon sekä kulkuveden laatu että liikenne, johon alusta käytetään, katsoa turvalliseksi".

Vastuu veneestä ja siinä olevien henkilöiden turvallisuudesta on veneen omistajalla tai haltijalla, ja kulussa oltaessa päällikkönä toimivalla. Katsastus ei vapauta heitä tästä vastuusta. Päällikön on ennen purjehdukselle lähtöä parhaansa mukaan varmistauduttava siitä, että vene on täysin kunnossa, merikelpoinen ja riittävästi varustettu sekä miehitetty.

Kilpailussa noudatettavista katsastusohjeista määrätään kilpailukutsussa. Kilpailuturvamääräysten mukainen katsastus koskee vain kulloistakin kilpailutapahtumaa eikä korvaa sen ulkopuolella näiden sääntöjen mukaista katsastusta.

KATSASTUSMENETTELY

Katsastus jaetaan peruskatsastukseen ja vuosikatsastukseen. Katsastus tehdään purjehduskauden alussa kesäkuun loppuun mennessä, ja se on voimassa seuraavan vuoden kesäkuun loppuun. Seura voi harkintansa mukaan myöntää pidennystä katsastuksen voimassaoloon tai poikkeuksia katsastuskaudesta.

Katsastettu vene merkitään vuosittain kotiseuran venerekisteriin, jolloin vene saa oikeuden käyttää seuransa lippua.

Katsastuksen suorittavat seuran siihen valtuuttamat, katsastajakurssin käyneet katsastajat, joilla on liittojen myöntämä katsastajalupa. Vene voidaan katsastuttaa myös vieraan seuran katsastajalla.

PERUSKATSASTUS

Peruskatsastus tehdään joka viides vuosi, sekä silloin, kun vene on vaihtanut omistajaa tai rekisteröintiseuraa, tai jos vene on vaurioitunut. Seura voi myös peruskatsastuttaa veneen aina kun siihen katsotaan olevan aiheutta. Peruskatsastus tehdään kaksivaiheisena, toinen runkokatsastuksena veneen ollessa maissa ja toinen veneen ollessa vesillä purjehdusvalmiina.

Runkokatsastuksessa tarkastetaan ulkopuolelta veneen runko, ohjauslaitteet, voimansiirtolaitteet ja läpiviennit. Sisäpuolelta tarkastetaan vastaavat kohteet sekä moottori.

VUOSIKATSASTUS

Vuosikatsastus tehdään joka vuosi veneen ollessa purjehdusvalmiina, jolloin tarkastetaan turvallisuuteen vaikuttavat varusteet ja laitteet.

KATSASTUSPÖYTÄKIRJA JA VENETODISTUS

Peruskatsastuksesta laaditaan katsastuspöytäkirja, jonka toinen kappale jää veneen omistajalle ja toinen seuralle, jonka rekisteriin vene merkitään. Vuosikatsastuksesta tehdään merkintä peruskatsastuspöytäkirjaan sekä venetodistukseen. Jos vuosikatsastuksen on tehnyt vieraan seuran katsastaja, on veneenomistajan ilmoitettava katsastuksesta luotettavalla tavalla kotiseuralleen veneen merkitsemiseksi rekisteriin.

Venetodistuksen antaa peruskatsastuksessa seura, jonka rekisteriin vene merkitään. Venetodistus on asetuksessa mainittu todistus oikeudesta käyttää seuran lippua. Todistus on pidettävä mukana veneessä. Venetodistus on voimassa katsastusmerkintöjen mukaisesti. Voimassaolo päättyy kuitenkin välittömästi veneen omistajan vaihtuessa tai omistajan vaihtaessa seura. Venetodistusta ei saa yliviivaamalla tai muulla tavoin muuttaa.

KATSASTUSLUOKAT

Veneet katsastetaan niiden rakenteen, varustuksen ja purjehdusalueen mukaan seuraaviin luokkiin:

Katsastusluokka 1: Avomeri

Avomeriolosuhteisiin purjehduskautena vallitseviin olosuhteisiin rakenteeltaan ja kunnoltaan soveliaat veneet, jotka pystyvät olemaan tarvittavan omavaraisia. Purjehdusalue kattaa Itämeren lahtineen, Pohjanmeren, Ruotsin, Norjan ja Kuolan niemimaan rannikot, Brittein saaret, Biskajan, Espanjan ja Portugalin rannikon sekä Välimeren (= Euroopan rannikkovedet ja Välimeri).

Katsastusluokka 2: Rannikko

Meriolosuhteisiin rannikon läheisyydessä normaalina purjehduskautena vallitseviin olosuhteisiin rakenteeltaan ja kunnoltaan soveliaat veneet, jotka pystyvät olemaan tarvittavan omavaraisia. Purjehdusalue kattaa Perämeren ja Suomenlahden, suotuisissa olosuhteissa Pohjois-Itämeren Hanko-Gotlanti -linjan länsipuolella, sekä Etelä-Itämeren linjan Öölanti-Bornholm-Rügen länsipuolella.

Katsastusluokka 3: Saaristo

Saaristoon ja sisävesille normaalina purjehduskautena vallitseviin olosuhteisiin rakenteeltaan ja kunnoltaan soveliaat veneet. Purjehdusalue kattaa Suomen rannikot, järvet, Ahvenanmeren, Suomenlahden perukan Viipurinlahdelle ja Saimaan kanavan, sekä suotuisissa olosuhteissa Merenkurkun ja välin Helsinki-Tallinna.

Katsastusluokka 4: Suojaiset vesialueet

Suojaisille vesialueille rakenteeltaan ja kunnoltaan soveliaat veneet, sekä valvoituissa olosuhteissa tapahtuvat purjehdustapahtumat.

1 RUNKO JA RAKENTEELLINEN TURVALLISUUS

Katsastusluokkakohtaiset vaatimukset

1.1 Runko ja rakenteellinen turvallisuus

1.2 Aukot ja niiden suljettavuus

Katsastusluokka 1: Avomeri

Veneet on tarkoitettu avomeriolosuhteisiin pitkille matkoille.

PURJEVENEET

Veneen tulee kestää ylimurtuvat aallot ja oltava itseoikaiseva suuristakin kallistumista monirunkoveneitä lukuun ottamatta. Rungon, kannen ja kajuutan on aukkoineen ja luokkuineen oltava riittävän vesitiivis kokonaisuus. Kulkuaukko avotilasta kajuuttaan tulee voida sulkea pääkannen tasolta, ja kaikki luukut on kiinnitettävä siten, että ne pysyvät kiinni veneessä mahdollisessa kaatumistilanteessakin. Kaikki aukot täytyy pystyä tarvittaessa sulkemaan. Istuinkaukalo pitää olla itsetyhjentyvä ja sen tyhjennysaukkojen vapaat sekä riittävän suuret.

MOOTTORIVENEET

Veneen on oltava täysin katettu, vahvasti rakennettu ja vesitiivis, ja sen rakenteiden on kestävä yli murtuvat aallot. Veneen tulee kestää suuretkin kallistumat. Kulkuaukot ja ovet kansilta kajuuttoihin on voitava sulkea vesitiiviisti, ja kynnykskorkeuden on oltava vähintään 150 mm. Umpireelingeissä on oltava vuotoportit. Ulkolaidoituksessa olevat ilma- tai muut aukot pakoputkea lukuunottamatta on voitava sulkea vesitiiviisti, ja ilmaottoaukoissa on oltava vesiloukut. Veneessä on oltava vähintään 35 kW kulkukoneisto, joka ei saa olla perämoottori. Sisätiloista on oltava varapoistumistiet.

Katsastusluokka 2: Rannikko

Veneet on tarkoitettu meriolosuhteisiin rannikkojen läheisyydessä.

PURJEVENEET

Veneen on oltava itseoikaiseva monirunkoveneitä lukuunottamatta, ja kohtuullisen vesitiivis. Kulkuaukko kajuutasta avotilaan pitää voida sulkea pääkannen tasolta roisketiiviisti. Ilma- ja muut aukot on sijoitettava suojaiseen paikkaan ja niissä on oltava vesiloukut. Istuinkaukalon pitää olla itsetyhjentyvä ja tyhjennysaukkojen riittävän suuret.

MOOTTORIVENEET

Veneen on oltava katettu, vahvasti rakennettu ja vesitiivis. Kulkuaukot ja ovet kansilta kajuuttoihin on voitava sulkea kohtuullisen vesitiiviisti. Umpireelingeissä on oltava vuotoportit. Avotila ei saa ulottua pituuden keulimmaiselle kolmannekselle, eikä varalaidan korkeus saa olla alle 500 mm. Ulkolaidoitukseen tehtyjen ilma- tai muiden aukkojen on oltava rungon puolivälin perän puolella ja rakenteeltaan sellaiset, ettei vesi pääse sisään suurillakaan kallistumilla. Ilmanottoaukoissa on oltava vesiloukut. Perämoottorin ohjauskaapelien ja letkujen läpivientien on oltava tiiviit. Sisätiloista on oltava varapoistumistiet.

Katsastusluokka 3: Saaristo

Veneet on tarkoitettu saaristo-olosuhteisiin ja sisävesistöihin.

PURJEVENEET

Veneen rakenteiden pitää olla siten toteutettu, ettei niistä aiheudu veneen uppoamisvaaraa. Istuinkaukalon ei tarvitse olla itsetyhjentyvä, mutta se on suositeltavaa.

MOOTTORIVENEET

Veneen on oltava rakenteeltaan saaristokäyttöön soveltuva kajuutallinen tai HT-vene, jossa on yöpymismahdollisuus. Yöpymistilat pitää voida sulkea sade- tai roiskevesitiiviiksi kuomulla tai jollain muulla menetelmällä. Ulkolaidoitukseen tehtyjen ilma- ja muiden aukkojen on oltava rungon puolivälin perän puolella ja siten sijoitettuja, ettei vesi pääse niistä sisätiloihin. Perämoottorikaivon on oltava rakenteeltaan sellainen, ettei vesi pääse sieltä veneeseen. Kaapeli- ja letkuläpivientien on oltava tiiviit.

Katsastusluokka 4: Suojaiset vesialueet

PURJEVENEET

Veneet on tarkoitettu suojaisille vesialueille tai veneilytapahtumiin, esim. ratapurjehduskilpailuihin, joissa on jatkuva valvonta ja pelastusvalmius.

MOOTTORIVENEET

Veneen on rakenteeltaan, asennuksiltaan ja kunnoltaan suojaisille vesialueille sovelias. Vene voi olla HT-, tuulilasi- tai avovene.

Kansirakenteet ja kajuutta

Kannen, rungon ja kajuutan liitosten toisiinsa on oltava tiiviit ja rakenteiden tulee olla terveet ja ehyet. Kaikki kovaan rasiin kovaan joutuvat kansihelat, kuten vinssit, kiinnitysknaapit ja skuuttikiskot on kiinnitettävä lujasti, mahdollisuuksien mukaan läpimenevin pultein ja riittävän suurilla aluslevyjä käyttäen.

Venematkailuun käytettävissä kajuutallisissa veneissä tulee olla vähintään kaksi makuupaikkaa.

Sisäohjaamon ikkunat saavat olla tummennetut, mutta eivät värilliset.

Pinta-alaltaan yli 18 dm² ikkunoissa tarvitaan 1-luokassa myrskysuojukset, elleivät ikkunat ole lujuusmielessä osa runkoa. 2-luokassa suositellaan myrskysuojukset.

1.3 Rungon materiaalit, kunto ja pinnoitteet

Veneen rungon täytyy rakenteeltaan ja kunnoltaan kestää käytettävällä vesialueella esiintyvät olosuhteet. Rakenteissa ei saa olla sellaisia murtumia, hankautumia, lahovikoja tai syöpymiä, jotka oleellisesti heikentävät rakenteita tai päästävät kosteutta niihin. Mahdolliset karilleajo- ja muut vauriot on korjattava asiantuntevasti ja huolellisesti.

Puuveneissä saa jyrkästi taivutettuja ns. matalia kaaria olla katkenneina enintään kaksi vierekkäin eikä viittä useampaa koko veneessä. Kaikki lujuuteen vaikuttavat lahoviat on korjattava. Pinnoitteen (maalit, lakat) on oltava ehjää ja hyvin alustassaan kiinni.

Lujitemuoviveneissä ei saa olla katkaistuja jäykisteitä. Jos niihin on tehtävä reikiä, on reiän kohta vahvistettava alkuperäiseen lujuuteensa. Gelcoat-vauriot pitää korjata lukuunottamatta pieniä pintahalkeamia ("hämähäkkejä"). Jos osmoosin aiheuttamaa lasikuituruttoa havaitaan, on omistajan huomio kiinnitettävä asiaan ja ohjattava hänet korjaustoimenpiteisiin.

Metalli- ja betoniveneissä on käytetyn pinnoitemateriaalin oltava ehjää ja hyvin alustassaan kiinni. Maalaa-mattomissa alumiiniveneissä suositellaan käytettäväksi alumiinille tarkoitettua venevahaa. Hoitovapaata veneen rakennemateriaalia ei ole olemassa!

1.4 Köli ja peräsin

Kölin ja peräsimen kiinnitysten pitää olla ehjät. Kölipulteissa ei saa olla merkittäviä ruostevaurioita. Peräsin-evän kiinnityksen pitää olla kunnossa eikä peräsinakselin laakeroinnissa saa olla suurta väljyyttä. Omistajan huomio on kiinnitettävä asiaan.

1.5 Ohjausjärjestelmä

Veneen pääohjausjärjestelmän pitää olla ehjä ja luotettava sekä kestävä purjehditulla vesialueella odotettavissa olevat suuretkin rasitukset. Peräsimen, evän, peräsinakselin ja rajoittimien tulee olla luotettavasti kiinnitetyt ilman välystä. Ohjausvaijereiden, -kaapelien ja -putkien on oltava oikein mitoitettut ja kunnoltaan moitteettomat, erityisesti liitosten, kiinnitysten ja jatkoskohtien osalta.

1.6 Vetolaitteisto, akseli ja potkuri

Potkurin akselin on oltava suora ja ehjä eikä siinä saa olla mainittavia syöpymiä. Erityisesti vannasputken, kiinnityslaippojen, laakereiden sekä murrosniveliin kuntoon on kiinnitettävä huomiota. Potkurin akselin laakeroinnissa ei saa olla liikaa välystä. Potkurissa ei saa olla mainittavia syöpymiä eikä suuria muotovirheitä. Vetolaitteiden tiivistekumien sekä vetoakselin ja pakoputken paljekumien on oltava ehjät ja joustavat. Ne tulisi vaihtaa valmistajan ohjeen mukaisesti.

1.7 Runkoläpiviennit

Runkoläpivientien tulee olla ehjät, tiiviit ja sulkulaittein varustetut seuraavasti:

- 1-luokassa kaikissa läpivienneissä
- 2-luokassa vesirajan alapuolisissa läpivienneissä, suositellaan myös vesirajan yläpuolisiin läpivienteihin
- 3-luokassa vesirajan alapuolisissa läpivienneissä.

Letkut liitetään läpivienteihin kahdella letkusiteellä tai puristinliitoksella. Erityistä huomiota on kiinnitettävä vesirajan alapuolelle johdetun istuinkaukalon tyhjennysputkiston kuntoon.

Suosittelaa, että muoviletkut uusitaan viiden (5) vuoden ja kumiletkut kymmenen (10) vuoden välein.

1.8 Kaiteet, kädensijat ja kiinnityshelat

Kaiteet ja kädensijat

Purjeveneissä käytetään yleisesti ORC-määräysten mukaista kaidemitoitusta seuraavasti:

- | | |
|-----------------------|--|
| Veneen pituus > 8,5 m | Jännitetyt kaksikäyttöiset suojakaiteet, joista ylin on vähintään 0,6 metrin korkeudella kannesta. |
|-----------------------|--|

Veneen pituus < 8,5 m Jännitetty yksiköytinen suojakaide vähintään 0,45 metrin korkeudella kannesta.

Ylimmän kaiteen on oltava vaijeria tai lujuudeltaan vastaavaa ainetta. Kaidetolppien väli saa olla enintään 2,1 metriä. Keula-ja peräkehien tulee olla kaiteiden korkuiset ja rakenteeltaan suojakaiteita vastaavat. Myös vastaavan turvallisuuden antavat muut kaidejärjestelyt, esim. kiinteät metalliset tai puiset suojakaiteet hyväksytään.

Purjeveneissä tarvitaan kannella tukevasti kiinnitetyt tartuntakaiteet turvallista kansityöskentelyä varten. Turvaköyden kiinnittämistä varten tarvitaan istumalaatikossa, mastolla ja keulassa kiinnityshelat tai muut sopivat turvaköyden kiinnityspisteet. 1-luokassa tulee kannella olla juoksuvaijerit ("elämänlangat"), tai riittävästi kiinnityspisteitä turvavaljaita (-köyttä) varten.

Moottoriveneissä on kaiteiden ja kädensijojen oltava tukevasti rakenteisiin kiinnitettyjä ja siten sijoitettuja, että ne antavat hyvän tuen kansilla liikuttaessa ja työskenneltäessä. Kannet suositellaan varustettavaksi liukuestein.

Veneen sisällä tarvitaan riittävästi kädensijoja turvallista liikkumista varten meriolosuhteissa. Pyöristetyn kalusteiden kulmat vähentävät loukkaantumiseriskä.

Lieden yhteyteen tarvitaan käyttäjää varten 1- ja 2-luokissa turvavyö.

Kiinnityshelat

Köysien kiinnitysknaapien pitää olla riittävän suuret ja luotettavasti kiinnitetyt. Köysiohjaimia suositellaan rasiusten vähentämiseksi.

Moottoriveneisiin tulisi keulaan asentaa tukeva hela, joka kestää aluksen hinaamisen huonoissakin olosuhteissa

1.9 Painavien esineiden kiinnitys

1- ja 2-luokassa tulee kajuutan kaikkien säilytystilojen olla sellaiset, että niihin sijoitetut esineet pysyvät paikoillaan kovassakin merenkäynnissä, ja kaikki laatikot ja ovet pysyvät kiinni suurissakin kallistuksissa. Kaikissa luokissa on painavat esineet kiinnitettävä siten, etteivät ne pääse vaaraa aiheuttavasti liikkumaan merenkäynnissä.

2 TAKILA JA PURJEET

2.1 Takila

Takilan on oltava sellaisessa kunnossa ja siten hoidettu, että sen voidaan arvioida kestävä purjehdusalueella esiintyvät olosuhteet. Vaijereissa ei saa olla katkenneita säikeitä, eikä vanttiruuveissa saa olla taipumia. Vanttiruuvien alapäässä on oltava kardaaminen liikemahdollisuus tai nivel (toggless). Vanttiruuvit on lukittava aukikiertymistä vastaan.

Masto on tuettava luotettavasti mastonjalkaan. Mastossa ei saa olla havaittavia lujutta heikentäviä vaurioita. Maston helojen ja pylpyröiden pitää olla hyväkuntoiset ja luotettavasti kiinnitetyt.

Juoksevan rikin köysissä ja vaijereissa ei saa olla lujutta vähentäviä vaurioita, ja vaijeri-/köysiliitosten pitää olla ehjät ja rispautumattomat.

Jos vene on talvehtinut takiloituna, on omistajan huomio kiinnitettävä takilan kuntotarkastukseen ja huoltoon.

Maston tuennan eli staakauksen tulisi venetyypistä riippuen olla melko tiukka, erityisesti kannella seisovissa mastoissa. Läpimenevät mastot on kansiläpiviennin kohdalla tuettava pituussuunnassa hyvin. Maston tulisi lepotilassa olla sivusuunnassa suora. Pituussuunnassa siinä voi olla maston trimmauksesta riippuvaa pituuskallistusta tai taivutusta, tai molempia.

2.2 Purjeet ja myrskypurjeet

2.3 Reivausjärjestely

Kovan sään varalta edellytetään seuraavia purjeiden säätömahdollisuuksia:

- 1-luokka: Myrskykeulapurje sekä myrskyiso tai sitä korvaavana isopurjeen reivausjärjestely, jolla purjeen mastoliikkiä voidaan lyhentää ainakin 40%
- 2-luokka: Myrskykeulapurje tai sitä korvaavana rullakeulapurje, ja isopurjeen reivausjärjestely.
- 3-luokka: Suositellaan reivausjärjestelyä. Reivausjärjestely ei ole välttämätön veneissä, joissa maston ja purjeen trimmaus mahdollistaa purjeen riittävän latistamisen tuulen voimistuessa.

3 MOOTTORI JA SEN JÄRJESTELMÄT

3.1 Moottori

Sisämoottori asennetaan valmistajan ohjeiden mukaan veneen runkoon moottoripetille. Moottori tulee eristää asuin- ja oleskelutiloista tulipalon ja pakokaasujen leviämisen vaaran takia. Moottoritila tulee äänieristää. Moottoritilan sisäpuolisten äänieristeiden pitää olla vaikeasti syttyvää ja huonosti palavaa, sekä pinnaltaan helposti puhdistettavaa, nestettä imevätöntä materiaalia. Moottorin huoltoa ja tarkastuksia varten moottoritilaan tarvitaan pääsy luukkujen tai irroitettavien kalusteiden kautta (esim. portaat tai konekoppa). Moottori ei saa vuotaa polttoainetta eikä öljyä.

Perämoottorilla tulee olla vahva teline tai muu kiinnitysrakenne. Yli 15 kW perämoottorit on kiinnitettävä veneeseen pulttaamalla.

Moottorin kaikkien letkujen tulee olla asianmukaista laatua ja liitosten tiiviitä. Myös pakoputkiston on paloturvallisuuden ja häikämyrkytysvaaran takia oltava tiivis. 1-luokassa saattaa olla tarpeen pakoputken läpivientihelan sulkuventtiili.

Moottoritilaan täytyy olla moottorin tarvitsema ilmansaanti. Nyrkkisääntö on, että moottoritilaan johtavan vapaan ilma-aukon pinta-alan tulee olla n. 1 dm² (turboahdetuissa 1,5 dm²) moottorin sylinteritilavuuden litraa kohti.

1-luokassa ilmanotto on suojattava vesiloukulla sisääntunkeutuvalta vedeltä. 2-luokassa suositellaan vastaavaa ratkaisua.

Bensiinimoottoreissa on paloturvallisuussyistä oltava kipinäsuojattu moottoritilasta polttoainehöyryt imevä tuuletin.

3.2 Moottorin hallintalaitteet

Veneissä, joissa on sähköinen kaukosäätölaite, on myös oltava helposti tavoitettava hätäpysäytyslaite. Lisäksi tulisi jokaisella ohjauspaikalla olla dieselmoottoreita varten mekaaninen moottorin pysäytyslaite ja bensiinimoottoreita varten pysäytyskytkin tai virta-avain.

3.3 Polttoainejärjestelmä

Polttoainejärjestelmän pitää olla asiantuntevasti tehty ja asennettu niin, että tulipalon ja räjähdyksen mahdollisuus on mahdollisimman pieni. Kiinteä polttoainesäiliö ja akku eivät saa olla samassa tilassa.

Täyttöhela pitää asentaa siten, ettei vettä pääse säiliöön eikä tankkauksessa mahdollisesti ylivuotava polttoaine veneen sisätiloihin.

Polttoainesäiliön ja -putkien pitää olla ko. polttoainetta kestävästä materiaalista. Säiliö kiinnitetään tukevasti veneen rakenteisiin. Säiliön sisäpuhdistusta varten säiliössä tulisi olla huoltoluukku. Yli 50 litran säiliössä tarvitaan loiskelaipiot. Polttoaineputket ja -letkut on eristettävä kuumista laitteista eivätkä ne saa olla hankautumiselle tai murtumiselle alttiita.

Kiinteissä polttoainejärjestelmissä tulisi olla vedeneroitin moottorin hienosuotimen lisäksi. Mikäli kiinteästi asennettu säiliö voi tyhjentyä letkuvaurion johdosta, tarvitaan säiliöstä moottoriin lähtevään putkeen sulkuventtiili.

Bensiinisäiliöt eivät saa muodostaa rungon rakenteellista osaa. Bensiinisäiliö ei saa olla moottori- eikä asuintilassa, eikä myöskään kipinöivien laitteiden kanssa samassa tilassa.

Bensiinimoottoreissa polttoainejärjestelmän osat on maadoitettava toisiinsa ja moottoriin. Maadoitusta suositellaan myös dieselmootoreihin nykyisten polttoaineiden syttymisherkkyyden takia.

3.4 Jäähdytysjärjestelmä

1-luokassa pitää moottoriveneissä olla kaksinkertainen jäähdytysveden sisäänotto. Muissa luokissa ja purjveneissä riittää yksinkertainen sisäänotto raakavedelle. Sisäänotossa suositellaan harvaa siivilää, luotettavaa sulkuventtiiliä ja kokoonpuristumatonta kumilettoa. Jäähdytysjärjestelmän häiriötön toiminta edellyttää, että kiilahihnat, pumput, lämmönvaihdin ja mahdollinen alipaineventtiili ovat huolletut ja kunnossa.

3.5 Merivesisuodatin

1-luokassa pitää moottorin vedenotossa olla helposti puhdistettava suodatin. Suodatinta suositellaan myös 2-luokkaan.

3.6 Sähköjärjestelmät

Veneen sähköjärjestelmän pitää olla oikein mitoitettu ja asiantuntevasti meriolosuhteisiin rakennettu erityisesti johdotuksen ja järjestelmäsuojauksen osalta. Kaapeloinnissa on käytettävä meriolosuhteisiin sopivaa käyttötarkoituksen mukaan mitoitettua johtoa, jolla on sekä mekaanista kestävyyttä että pieni virtahäviö. Kaikki käyttölaitteet moottorin käynnistysvirtapiiriä lukuun ottamatta on suojattava oikeankokoisin sulakkein.

Erijännitteiset sähköjärjestelmät on niin selvästi erotettava toisistaan, ettei erehtymisen vaaraa ole. Kaikki > 220 V järjestelmät (ns. maasähköasennukset) on tehtävä voimassaolevien asennusmääräysten mukaan. Maadoituksia ei pitäisi tehdä läpivienteihin vuotovirtojen aiheuttaman galvaanisen syöpymisvaaran takia.

Veneissä, joissa määsähköjärjestelmää ei ole, mutta tilapäisesti kuitenkin käytetään maista otettua sähkövirtaa esim. jatkojohdon avulla, on syytä käyttää hyväksytyä irrallista vikavirtasuojaa käyttölaitteen ja liitäntäjohdon välissä.

Veneenomistajan tulisi tuntea veneensä sähköjärjestelmä niin hyvin, että hän pystyy vikatilanteessa paikantamaan vikaantuneen virtapiirin, vaihtamaan sulakkeen tai vakavammissa häiriöissä eristämään ko. virtapiirin, ja syyshuollon yhteydessä suojaamaan hapettumiselle altteimmat kohdat.

Veneessä tulisi olla sähköjärjestelmän kytkentäkaavio.

Akut sijoitetaan vuotojen varalta happoa kestäviin koteloihin ja kiinnitetään niin hyvin, että ne pysyvät paikoillaan kovassakin merenkäynnissä. Akut on suojattava vedeltä. Akkutilan tulisi latauksessa purkautuvan vetykaasun takia olla ulos tuulettuva. Akkujärjestelmät tulee varustaa pääkytkimillä.

1- ja 2-luokissa vaaditaan erilliset käynnistys- ja käyttöakustot tai 2-akkujärjestelmä.

Veneenomistajan tulisi myös tuntea veneensä suojaaminen galvaaniselta syöpymiseltä, so. suojasinkkien sijoittaminen oikeisiin kohtiin veneen rungossa ja moottorissa. Tärkeintä on, että suojattavasta kohteesta (esim. potkuri- tai peräsinakseli) on suojasinkkiin sähköinen yhteys. Moottoreissa on yleensä myös jäähdytysjärjestelmän suojasinkit, jotka venettä merivedessä käytettäessä on tarkastettava vuosittain.

4 VENEVARUSTEET

Kaikkien varusteiden tulee olla toimintakuntoisia, helposti käsillesaatavia ja laadultaan, kooltaan ja teholtaan kyseiselle venekoolle tarkoitukseenmukaisia.

4.1 Veneen ja varusteiden merkinnät

Veneen nimi ja kotipaikka tai kotiseura taikka veneen rekisteritunnus merkitään veneen runkoon tai kansirakennelmaan siten, että ne ovat ulkopuolelta luettavissa. Veneen nimen tai rekisteritunnuksen on näytävä myös laiturille.

Samat tiedot merkitään venekohtaisiin pelastusliiveihin, pelastusrenkasiin ja pelastuslautan pakkaukseen. Henkilökohtaisiin pelastusliiveihin merkitään omistajan nimi ja kotipaikka.

Muissa kelluvissa esineissä, kuten lepuuttajat ja aivot, voi olla merkintä tunnistamisen helpottamiseksi.

Veneen sisälle suositellaan näkyviin kylttiä, josta ilmenee veneen nimi tai rekisteritunnus sekä omistajan nimi, osoite ja puhelinnumero.

Veneen tunnistamisen helpottamiseksi varkaustapauksissa suositellaan veteen liukenematonta merkintää veneen sisälle paikkaan, josta ulkopuolisen on vaikeaa sitä löytää.

4.2 Ankkurivarustus

Veneessä tarvitaan veneen kokoon ja painoon nähden riittävän kokoinen ankkuri ja ankkuriköysi seuraavasti:

- | | |
|-----------|---|
| 1-luokka: | Kaksi ankkuria ja kummallekin ankkuriköysi pituudeltaan noin 80 m, josta kettinkiä 10 m, tai vaihtoehtoisesti pelkkää kettinkiä noin 60 m. |
| 2-luokka: | Kaksi ankkuria ja kummallekin ankkuriköysi pituudeltaan noin 50 m, josta kettinkiä tai painoköyttä 3 m, tai vaihtoehtoisesti pelkkää kettinkiä noin 30 m. |
| 3-luokka: | Yksi ankkuri ja ankkuriköyttä 30 - 40 m veneen koosta riippuen. |

Normaaliankkurin paino lasketaan yksirunkoisissa veneissä kaavalla $P = L+B+D$, jossa P on ankkurin paino (kg), L on veneen kokonaispituus (m), B on veneen suuri leveys (m) ja D on veneen uppouma (tn). Kevytankkuri voi olla enintään 40 % kevyempi kuin kaavalla saatu tulos.

Kokoonpantavien ankkureiden lukituksen käyttöasentoon pitää olla varma ja kunnossa.

Ankkuriköyden läpimitan tulee olla seuraava:

Venekoko	Köysi	Kettinki
yli 6 tonnia	20 mm	8 – 10 mm
2 – 6 tonnia	14 – 16 mm	6 – 8 mm
alle 2 tonnia	12 mm	

Ankkuriköyden voi korvata vastaavan vetolujuuden omaavalla ankkuriliinalla.

Ankkuriköyttä saa jatkaa luotettavin solmuin.

4.3 Ajoankkuri

Moottoriveneissä vaaditaan 1-, ja 2-luokissa ajoankkuri, ja sitä suositellaan myös 3-luokkaan.

4.4 Veneköydet

Matkaveneissä vaaditaan ainakin seuraava köysimäärä veneen koon mukaan mitoitettuina:

- 2 kpl noin 30 metrin pituista kiinnitysköyttä
- suositellaan erillistä hinausköyttä

Köysien vahvuuteen sovelletaan samaa taulukkoa kuin ankkuriköyteenkin.

Kotisatamaa varten tulisi olla erilliset valmiiksi mitoitettut ja olosuhteiden mukaan joustimin ja haoin varustetut kiinnitysköydet.

4.5 Työkalut ja varaosat

Veneessä tulee olla työkaluja ja varaosia veneen ja sen takilan, purjeiden, moottorin ja järjestelmien sekä varusteiden huoltoon ja korjaukseen. Omistajan huomio kiinnitetään liitteenä 3 olevaan suositustaulukkoon.

Yleisvarusteet

4.6 Aivot tai mela

- siten mitoitettut, että niistä on hyötyä veneen liikutteluun. Isoissa veneissä (yli 2 tn) ei vaadita.

4.7 Venehaka

- tarkoituksenmukainen ja vahvarakenteinen, vetämisen ja työntämisen kestävä

4.8 Heittoliina

- noin 20 metriä pitkä kelluvalla värillisellä köydellä ja heittämiseen sopivalla pehmustetulla painolla varustettu, välittömästi käyttövalmiina ruorimiehen ulottuvilla

4.9 Laitasuojat

- veneen koon mukaan 4 -6 kappaletta. Laitasuojien pitää olla riittävän suuria.

4.10 Venetikkaat

- kiinteästi asennetut, jotka mahdollistavat veteen joutuneen henkilön nousun veneeseen joko perästä tai laidalta. Ylösnostettavat tai taitettavat tikkaat on veteen joutuneen voitava vetää alas. Jos ne ovat kaiteen osa, ne eivät saa vaarantaa kansiturvallisuutta.

4.11 Huurteenpoisto ja lasinpyyhin

Suljetussa ohjaamossa vaaditaan 1- ja 2- luokissa järjestely, millä estetään tuulilasin huurtuminen ja pyyhitään sade- ja roiskevesi pois tuulilasilta näkyvyyden varmistamiseksi. 3- luokkaan suositellaan vastaavaa järjestelyä.

Sisustus

4.12 Käymälä ja jätehuolto

Veneessä tarvitaan käymälä, vähimmäisvarusteena istumisen kestävä kannellinen ämpäri. Vesi-wc:llä varustetuissa veneissä tulee viimeistään vuonna 2005 olla käymäläjättesäiliö (septitankki) ja imutyhjennysvarustus. Uusissa, 1.1.2000 tai sen jälkeen valmistetuissa veneissä septitankki ja imutyhjennysvarustus on jo pakollinen. Kaikissa käymälän putkien runkoläpiviennissä pitää olla toimivat sulkuventtiilit.

Jätehuoltojärjestelyt

Veneisiin tulee jätehuoltosäädösten takia luoda jätehuoltojärjestely siten, että kuiva jäte, talousjäte ja ongelmajäte (öljy tms.) voidaan koota erikseen ja toimittaa maihin jätteenkeräyspisteisiin.

4.13 Nestekaasujärjestelmä ja laitteet

Kaikkien nestekaasulaitteiden pitää olla hyväksytyä tyyppiä. Ne tulee asentaa ja tarkastaa voimassa olevien määräysten mukaisesti. Omistajan vastuulla on putkistojen tiiviystarkastus joka kevät. Nestekaasupullojen pitää olla erillisessä tilassa, johon päästään vain veneen ulkotiloista, ja jonka alimmasta kohdasta on tuuletus veneen ulkopuolelle vesirajan yläpuolelle. Nestekaasutila ei saa tuulettua istumalaatikkoon, jos sen tyhjennysputket avautuvat vesirajan alapuolelle. Sisätiloissa olevan nestekaasupullon kotelo on oltava kaasutiiviiksi suljettavissa ja tuuletettava alimmasta kohdastaan veneen ulkopuolelle. Letkuasennuksessa letkun yhteenlaskettu pituus saa olla enintään 120 cm.

Nestekaasuasetus 316/79 muutoksineen, Kauppa- ja Teollisuusministeriön päätös asetuksen soveltamisesta 711/93, standardi SFS 3682.

4.14 Lämmittimet, keittolaitteet ja tuuletus

Lämmittimien ja keittimien lähellä ei saa olla helposti syttyvää materiaalia niin lähellä, että syntyvä lämpö voisi kuumentaa sitä. Liekki ei saa vaakasuunnassa olla 20 cm ja pystysuunnassa 50 cm lähempänä suojaamatonta syttyvää materiaalia. Lieden alustan pitää olla vaikeasti syttyvää ainetta.

Purjveneissä on 1- ja 2-luokissa oltava liedessä lukittava kardaaniripustus.

Polttolaitteiden on saatava palamiseen tarvittava ilma ja savukaasujen on päästävä ulos. Nestekaasulieden lähellä pitää olla noin 150 cm² laajuinen ulkoilmaan johtava tuuletusaukko, joka saa olla suljettavissa. Tämä saa olla esim. avattava ikkuna. Merkintä "Suljettujen ilma-aukkojen tulee käytön aikana olla auki. Keittolaitetta ei saa käyttää tilojen lämmittämiseen." tulee olla asennettuna keittolaitteen lähelle.

Kutakin nestekaasuvälisintä ja -jääkaappia varten pitää olla 10 cm² tuuletusaukko, joka ei ole suljettavissa. Standardi SFS 3682.

Vesisäiliöt

Vesisäiliöt on kiinnitettävä tukevasti. Kiinteästi äännetut vesisäiliöt ja niiden putkistot tulee voida tarvittaessa tyhjentää ja puhdistaa.

4.15 Perälippu tai viiri

Ainoastaan vuosittain katsastetulla veneellä on oikeus pitää seuran lippua.

5 MERENKULKUVARUSTEET

Kulkuvalot, ankkurivalo ja merkkikuviot, äänimerkinantolaite ja tutkaheijastin (Liite 1)

5.1 Kulkuvalot ja ankkurivalo

1- ja 2-luokissa valojen tulee olla Meriteiden sääntöjen mukaiset. 3-luokassa valot saavat olla sisävesisääntöjen mukaiset, jos venettä käytetään vain niillä vesialueilla, joita sisävesisäännöt koskevat. Jos 4-luokan venettä käytetään auringonlaskun ja -nousun välisenä aikana, tulee siinä olla kulkuvalot. Purjeveneissä riittää esim. taskulamppu, jolla voidaan tarvittaessa näyttää valoa.

Varaosiin tulee varata kulkuvalojen varapolttimoita.

Kulkuvalojen sijoituksen pitää olla määräysten mukainen. Perävalon sijoituksen tulee olla sellainen, ettei esim. lippu tai perämoottori peitä valoa.

Ankkurivalo saa olla maston huipussa, veneen keulakolmiossa tai istumalaatikon kohdalla. Ankkurivaloksi hyväksytään Suomen sisäisillä kulkuvesillä myrskylyhty.

5.2 Merkkikuviot

Purjeveneessä tulee olla musta kartio ja musta ankkuripallo. Moottoriveneessä riittää ankkuripallo.

Jos purjeveneessä on moottorilla ajettaessa purje nostettuna, on keulakolmiossa oltava nostettuna musta kartio kärki alaspäin. Kartion koko on säädöksissä määrätty, mutta materiaalille ei ole vaatimuksia. Ankkuripallo on veneessä nostettava selvästi ulkopuolelle näkyvään paikkaan jouduttaessa ankkuroimaan väylälle tai muuhun vastaavaan paikkaan.

5.3 Äänimerkinantolaite

Perusvarusteena vaaditaan puhallettava torvi. 4-luokassa riittää esim. pelastusliivin pilli. Sähkö- tai paineilmatoinen äänimerkinantolaitteen varalaitteeksi tarvitaan puhallettava tai pumpattava torvi. Yli 12 m:n pituisissa aluksissa äänimerkinantolaitteen on oltava hyväksytyä mallia. Niissä tarvitaan meriteiden sääntöjen mukaan myös merkinantokello.

5.4 Tutkaheijastin

Tutkaheijastin vaaditaan 1-luokassa ja suositellaan 2-luokassa. Tutkaheijastin pitäisi asentaa mahdollisimman korkealle siten, että sen tehokkain heijastuspinta-ala on vaakatasossa veneen pituusakselin suunnassa. Tutkaheijastimen tyyppin suhteen ei aseteta vaatimuksia.

5.5 Kompassi

Veneessä tarvitaan ohjailua varten nestekompassi siten asennettuna, että ruorimies kykenee ohjaamaan sen mukaan. 4-luokassa ohjailukompassiksi riittää esim. suunnistuskompassi.

Kompassin eksymä tulisi tarkistaa purjehduskauden alussa, koska veneen magneettikenttä voi talven aikana muuttua. Mikäli eksymää havaitaan, on tarpeen laatia eksymätaulukko. Suuret eksymät saattavat aiheutua lähellä kompassia olevista magneettisista metalliesineistä, kaiuttimista, matkaradioista, matkapuhelimista tms. Niiden siirtäminen vähintään 0,5 m:n etäisyydelle auttaa. Muussa tapauksessa virhe pitää korjata kompensattoreilla.

5.6 Varakompassi ja suuntimalaite

1- ja 2-luokissa vaaditaan ohjailukompassin varalaitteeksi itsenäinen nestekompassi, jota voidaan hätätilassa käyttää ohjailuun. Sellaiseksi sopii esim. suuntimalaitteen kompassi tai suunnistuskompassi.

Paikanmäärittystä varten 1- ja 2-luokissa tarvitaan suuntimalaite, joksi sopii käsisuuntimakompassi, käsi-suuntakehä tai parrassuuntimalaite.

5.7 Loki, luotain ja ilmapuntari

Loki

1- ja 2-luokissa tarvitaan navigointia varten kuljettua matkaa mittaava loki. Se voi olla mekaaninen tai sähköinen ja siinä voi olla myös muita toimintoja. 3-luokassa suositellaan lokia.

Loki pitää kalibroida mahdollisimman virheettömäksi tai tuntea lokin korjauskerroin. GPS:n matkanäyttö ei yksin riitä.

Luotain

1- ja 2-luokissa vaaditaan kiinteästi asennetulla anturilla varustettu kaikuluotain.

3-luokassa suositellaan kaikuluotainta. Ainakin pitäisi olla käsiluoti.

Ilmapuntari

1- ja 2-luokissa tarvitaan ilmapuntari ilmanpaineen muutosten seuraamiseksi. Ilmapuntarin tulee olla luotettava ja meriolosuhteisiin sopiva.

3-luokassa suositellaan ilmapuntaria.

5.8 Merikartat ja työskentelyvälineet sekä kiikari

Merikartat ja työskentelyvälineet

Veneessä tarvitaan ajan tasalla olevat merikartat kulloiseltakin purjehdusalueelta sekä välineet matkan ja suunnan mittaamiseksi merikartalta. Vuorovesialueilla tarvitaan vuorovesitaulukot. Pohjanmerellä, Biskajalla ja Välimerellä tarvitaan lisäksi ainakin sekstantti, tarkka kello sekä Nautical Almanac. ATK-perusteiset laitteet ja välineet eivät korvaa edellämainittuja.

Kiikari

Veneessä tarvitaan hyvälaatuinen, merikäyttöön sopiva kiikari, esim. 7x50. Piiruasteikkoa ja diopterisäättöä suositellaan.

5.9 Yleisradiovastaanotin

Veneissä tarvitaan säätiedotusten kuuntelemisen mahdollistava yleisradiovastaanotin.

VHF-radio, matkapuhelin tai säävastaanottimet eivät korvaa.

5.10 Radiopaikanmäärityslaite

1-luokassa vaaditaan radiopaikanmäärityslaite, joihi hyväksytään ainakin GPS tai DGPS.

2-luokassa radiopaikanmäärityslaitetta suositellaan.

5.11 Tutka

Tutkavarustusta suositellaan 1- ja 2-luokkaan. Tutka on ainoa navigointiväline, jolla huonossa näkyvyydessä voidaan havaita muu vesiliikenne.

5.12 Valonheitin

Moottoriveneissä vaaditaan 1-luokassa kiinteästi asennettu, tehokas valonheitin. Sitä suositellaan myös 2- ja 3-luokkiin.

5.13 Radiopuhelin

1- ja 2-luokissa vaaditaan ja 3-luokassa suositellaan VHF-meriradiopuhelinta. Lisäksi suositellaan digitaali-selektiivikutsu (DSC)-lisälaitetta.

Matkapuhelin ei korvaa VHF-radiopuhelinta, mutta on hyödyksi.

5.14 Kirjallisuus ja asiakirjat

Veneessä tulee olla vesiliikennettä koskevat säädökset (esim. Vesiliikenteen säädökset-lakikokoelma), voimassaolevat katsastussäännöt sekä tarvittava määrä navigointi-, purjehdus- ja satamaoppaita sekä muita merenkulun käsikirjoja. Veneen, moottorin ja laitteiden käsikirjat tulisi säilyttää veneessä.

Asiakirjoihin kuuluvat veneen rekisteritodistus, katsastusasiakirjat, venetodistus, veneen radiolupa sekä päällikön pätevyysasiakirjat, esim. radiopuhelimen hoitajan todistus, kansainvälinen huviveneenkuljettajan kirja ja merkinantopistoolin hallussapitolupa. Ulkomailla tarvitaan kunkin valtion sisäisiä kulkuvesiä koskevat määräykset (esim. kanava- tai jokipurjehdusohjeet), veneen vakuutusasiakirjat, todistus veneen omistusoikeudesta ja mahdollisesti todistus veneestä maksetusta arvonlisäverosta.

6 TURVALLISUUSVARUSTEET

6.1 Kelluntavarusteet

Jokaiselle veneessä olijalle on oltava hänelle kokoluokaltaan ja kantavuudeltaan sopiva, hyväksytty (CE-merkitty, Suomen Standardisoimisliiton/Tavaraselosteliiton (TSL), Merenkulkulaitoksen, Konsumentverketin (Ruotsi), Dansk Varefaktan (Tanska), Varefaktan (Norja) tai muun SOLAS yleissopimukseen liittyneen valtion merenkulkuviranomaisen hyväksymä) pelastusliivi, kelluntapukine tai pelastuspuku seuraavasti:

1-luokka:	Vähintään 100 N pelastusliivi, jossa tulisi olla valmiina turvavaljaat.
2-luokka:	100 N pelastusliivi.
3-luokka:	Vähintään 50 N kelluntapukine. Suositellaan 100 N liiviä.
4-luokka:	50 N kelluntapukine.

Vastaavat ns. vanhat, hyväksytyt liivit kelpaavat edelleen. Mikäli viranomaiset antavat edellisestä poikkeavia määräyksiä, on niitä noudatettava.

Suosittellaan, että pelastusliivit ovat väriltään oranssit tai muuten näkyvät.

6.2 Turvavaljaat ja niiden kiinnityspisteet

Purjeveneissä vaaditaan 1-luokassa turvavaljaat jokaiselle veneessä olijalle. Kannelle tarvitaan turvaköyden kiinnittämistä varten joko juoksuköydet ("elämänlangat") tai erillisiä turvaköyden kiinnityspisteitä. 2- ja 3-luokissa vaaditaan kahdet turvavaljaat ja sopivia turvaköyden kiinnityspisteitä.

Moottoriveneissä vaaditaan 1-luokassa kahdet ja 2-luokassa vähintään yhdet turvavaljaat. Suositellaan, että turvavaljaat kuuluvat pelastusliivien varustukseen ja että niissä olisi kaksi turvaköyttä hakoineen.

Turvavaljaita tulisi käyttää työskennellessä kannella yli 10 m/s tuulella sekä aina yöllä. Jos henkilö on vahtivuorossa yksin, on syytä pitää turvavaljaita kiinni aina.

6.3 Pelastusrengas

Purjeverneissä on pelastusrenkaassa oltava pilli, heijasteteipit, valolaite ja ajoankkuri. Moottoriverneissä riittää heijasteteipit ja valolaite. Lisäksi moottoriverneissä on ainakin yhden pelastusrenkaan oltava kiinnitetty veneeseen noin 20 m:n pituisella köydellä.

Pelastusrenkaan olisi oltava väriltään oranssi, punainen tai keltainen. Niitä vaaditaan seuraavasti:

- 1-luokka: kaksi pelastusrengasta, joista toisen on purjeverneissä oltava varustettu lippupoijulla. Yhden pelastusrenkaan on oltava ruorimiehen saatavilla välittömästi käyttövalmiina.
- 2-luokka: yksi pelastusrenkas varusteineen ruorimiehen saatavilla välittömästi käyttövalmiina.
- 3-luokka: yksi pelastusrenkas ruorimiehen saatavilla välittömästi käyttövalmiina, valolaitetta ei moottoriverneissä vaadita
- 4-luokka: suositellaan pelastusrengasta.

Pelastusrenkaan tyyppille tai mallille ei ole asetettu vaatimuksia.

6.4, 6.5, 6.6 Hätämerkinantovälineet

Hätämerkinantovälineitä vaaditaan seuraavasti:

- 1-luokka: 4 kpl punaisia laskuvarjoraketteja, 4 kpl punasoihtuja, 4 kpl valkoisia valoraketteja, ja 2 kpl oranssisavuja.
- 2-luokka: 4 kpl punaisia laskuvarjoraketteja ja 4 kpl punasoihtuja.
- 3-luokka: 2 kpl punaisia laskuvarjoraketteja ja 2 kpl punasoihtuja
- 4-luokka: moottoriverneissä suositellaan 2 kpl punasoihtuja.

Valopistooli ja 300 metrin nousukorkeuteen leimatut laskuvarjoammukset korvaavat laskuvarjoraketit, ja matalammalle nousevat ammuksat korvaavat soihdut. Valopistooli ei kuitenkaan saa olla ainoa hätämerkinantoväline 1- ja 2- luokissa.

Hätämerkinantovälineiden on oltava hyväkuntoiset ja asianmukaisesti säilytetyt. Rakettien ja soihtujen maksimikelpoisuus-aika on valmistusvuosi + viisi (5) kalenterivuotta. Valopistoolin patruunoiden kelpoisuus-aika on enintään 25 vuotta, jos ne ovat virheettömät. Valopistooliin vaaditaan hallussapitolupa.

Hätämerkinantovälineiden säilytyspaikan on oltava jokaisen veneessäolijan tiedossa. Hätämerkinantovälineet tulisi säilyttää erillisessä kotelossa vedeltä ja lämmöltä suojattuina. Purjehduskauden ulkopuolella ne tulee säilyttää kuivassa ja viileässä paikassa paloturvallisuusmääräysten mukaisesti.

6.7 Tyhjennysvälineet

Veneessä on oltava tyhjennyspumppu tai muu sopiva tyhjennysväline sekä veneen koon mukaan useita vankkoja sankoja.

- 1-luokka: kaksi kiinteästi asennettua käsikäyttöistä pumppua, joista toista on voitava käyttää kannen yläpuolelta ja toista alapuolelta kaikki luukut suljettuina.

6.8

- Lisäksi vaaditaan vähintään 1 koneellinen pumppu.
- 2-luokka: kiinteästi asennettu käsikäyttöinen pumppu, jota on voitava käyttää joko kannen yläpuolelta tai alapuolelta kaikki luukut suljettuina. Lisäksi voi olla koneellisia pumppuja.
- 3-luokka: kiinteästi asennettu käsipumppu.
- 4-luokka: sopiva tyhjennysväline, esim. sanko tai äyskäri.

6.9 ja 6.10 Sammutusvälineet

Veneissä, joissa on liekillä toimiva polttolaite, sisämoottori, yli 25 kW perämoottori, palavia nesteitä, neste-kaasua tai akku, on oltava sammutin. Sen on oltava viranomaismääräysten mukaisesti vuosittain tarkastettu. (Asetus käsiammuttimista ja niiden huollosta)

- 1-luokka: kaksi vähintään 13A 55B (AB II E)-luokan sammutinta, joista toinen on sijoitettu ulos ja toinen sisälle, sekä sammutuspeite. Toisen sammuttimen teholuokaksi suositellaan 34A 183B (AB III E).

- 2-luokka: kaksi vähintään 13A 55B (AB II E)-luokan sammutinta sekä sammutuspeite. Toisen sammuttimen teholuokaksi suositellaan 34A 183B (AB III E).
- 3-luokka: yksi vähintään 13A 55B (AB II E)-luokan sammutin sekä sammutuspeite
- 4-luokka: moottoriveneissä moottoritehon niin edellyttäessä käsiammutin, vähintään 13A 55B (AB II E), myös purjeverneessä, jos veneessä on keitin, palavia nesteitä tai akku.

Uusien sammuttimien on oltava 1.9.1997 voimaan astuneen hyväksymislukituksen mukaisia. Vanhat luokituksen mukaiset sammuttimet kelpaavat edelleen.

6.11 Hätäsulkimet runkoläpivienteihin

Veneissä, joissa on runkoläpivientejä on oltava sopivankokoisia, esim. pehmeästä puusta valmistettuja kartioituja puutappeja, joilla voidaan tukkia läpivientien aukot.

6.12 Käsivalaisimet

Veneissä on oltava katsastuspöytäkirjan mukainen määrä käsivalaisimia, joista yksi on tehokas, roisketiivis etsintävalaisin ja yksi vesitiivis, viestitysmökkien antamiseen soveltuva. Niihin on oltava varapariot ja varapolttimot.

6.13 Ensiapuvälineet

Veneissä tulee olla ensiapuvälineet esim. liitteenä 2 olevan ensiapuvälinesuosituksen mukaisesti.

6.14 Varaohjaus

Ruorirattaalla varustetussa veneessä on oltava suoraan peräsinakseliin viivytyksettä kiinnitettävissä oleva varaohjausvarsi. Ruoripinnalla varustetussa veneessä pitää 1- ja 2-luokissa olla varapinna. Moottoriveneessä on kauko-ohjatuille peräsimille oltava varaohjausjärjestelmä. Omistajan huomio on lisäksi kiinnitettävä veneeseensä soveltuvaan hätäohjausjärjestelmään.

6.15 Hätätyökalut

Hätätyökaluina vaaditaan rikkivaijerien tai vanttiruuvien katkaisuun takilavaurion varalta riittävän tehokkaat välineet, esim. voimaleikkurit.

6.16 Varajuomavesi ja varamuona

1-luokassa vaaditaan erillinen noin 10 litran kanisteri juomavettä sekä muonapakkkaus. 2 ja 3-luokissa suositellaan varajuomavettä ja -muonaa.

6.17 Pelastuslautta

1-luokassa vaaditaan automaattisesti täyttyvä pelastuslautta. Lautan koon pitää olla veneen henkilömäärän mukainen. Lautta tulee säilyttää vain sille varatussa helppopääsyisessä paikassa, josta se on nopeasti saatavissa veneen laidalle. Lautta on tarkastettava valmistajan ohjeen mukaisesti hyväksytyssä huoltoliikkeessä. 2-luokassa suositellaan pelastuslauttaa riippuen vesialueesta ja olosuhteista. Lautan laukaisunaru on kiinnitettävä veneeseen.

7. KATSASTUSKOHTEET- JA VARUSTEET

Selite: x = pakollinen, 2 = pakollinen 2 kpl, o = suositus, p = vain purjeveneissä,
m = vain moottoriveneissä, k= kaikille

Varuste tai järjestelmä	Luokka			
	1	2	3	4
1. Runko ja rakenteellinen turvallisuus				
1.1 Rungon ja rakenteiden kunto	x	x	x	x
1.2 Aukot ja niiden suljettavuus	x	x	x	
1.3 Materiaalin ja pinnoitteen kunto	x	x	x	x
1.4 Köli ja peräsin	x	x	x	x
1.5 Ohjausjärjestelmä	x	x	x	x
1.6 Vetolaitteiston, akselin ja potkurin kunto	x	x	x	x
1.7 Runkoläpiviennit, sulkuventtiilit ja putkistot	x	x	x	o
1.8 Kaiteet, kädensijat ja kiinnityshelat	x	x	o	
1.9 Painavien esineiden kiinnitys	x	x	o	
2. Takila ja purjeet, mikäli asennettu				
2.1. Takilan kunto ja huoltaminen	x	x	x	x
2.2. Myrskypurjeet	x	o		
2.3. Reivausjärjestely	x	x	o	
3. Moottori ja sen järjestelmät, mikäli asennettu				
3.1 Moottorin asennus ja kunto	x	x	x	x
3.2 Moottorin hallintalaitteet ja niiden toimivuus	x	x	x	x
3.3 Polttoainejärjestelmä (säiliöt, putkistot, sulkuventtiilit, suodattimet)	x	x	x	x
3.4 Jäähdytysjärjestelmä (pohjakaivot, läpiviennit, putkistot, sulkuventt.)	x	x	x	x
3.5 Merivesisuodatin	x	o		
3.6 Sähköjärjestelmät	x	x	x	x
- erillinen käynnistys- ja käyttöakusto	x	x	o	
- maasähköjärjestelmän kunto, mikäli asennettu	x	x	x	
- aggregaattijärjestelmän (230 V) kunto, mikäli asennettu	x	x	x	
4. Venevarusteet				
4.1 Veneen ja varusteiden merkinnät	x	x	x	x
4.2 Ankkurivarustus	2	2	x	o
4.3 Ajoankkuri	xm	xm	om	
4.4 Veneköydet	2x	x	x	x
4.5 Työkalut ja varaosat	x	x	x	o
4.6 Aivot ja mela	o	o	x	x
4.7 Venehaka	x	x	x	o
4.8 Heittoliina	x	x	x	
4.9 Laitasuojat	x	x	x	o
4.10 Venetikkaat	x	x	o	
4.11 Huurteenpoisto ja lasinpyyhin suljetussa ohjaamossa	x	x	o	
4.12 Käymälävarustus ja jätehuolto	x	x	x	x
4.13 Nestekaasujärjestelmä, mikäli asennettu	x	x	x	
4.14 Liesi ja lämmitin, asennus ja paloturvallisuus	x	x	x	x
4.15 Perälippu tai viiri	x	x	x	o
5 Merenkulkuvarusteet				
5.1 Kulkuvalot ja ankkurivalo	x	x	x	o
5.2 Merkkikuviot	x	x	x	x
5.3 Äänimerkinantolaitte	x	x	x	o
5.4 Tutkaheijastin	x	o		
5.5 Ohjailukompassi	x	x	x	o

Varuste tai järjestelmä	Luokka			
	1	2	3	4
5.6 Varakompassi sekä suuntimalaite	x	x	o	
5.7 Loki, kaikuluotain ja ilmapuntari	x	x	o	
5.8 Merikartat ja työskentelyvälineet sekä kiikari	x	x	x	o
5.9 Yleisradiovastaanotin	x	x	x	o
5.10 Radiopaikanmäärityslaite	x	o		
5.11 Tutka	o	o		
5.12 Valonheitin	xm	om	om	
5.13 VHF-meriradiopuhelin	x	x	o	
5.14. Vesiliikenteen säädökset, katsastussäännöt, käsikirjat ja asiakirjat	x	x	x	
6. Turvallisuusvarusteet				
6.1. Hyväksytyt kelluntavarusteet jokaiselle veneessä olijalle	x	x	x	x
6.2. Turvavaljaat ja kiinnityspisteet/juoksuköydet				
		purjeveneet		
		moottoriveneet		
6.3 Pelastusrenkas varusteineen	2	1	x	o
6.4 Punaiset laskuvarjoraketit	4	4	2	
6.5 Punasoihdut	4	4	2	o2
6.6 Valkoiset raketit ja oranssisavut	4+2	o		
6.7 Kiinteästi asennettu käsipumppu	2	x	x	om
6.8 Koneellinen tyhjennyspumppu	x	o		
6.9 Käsiammutin	2	2	x	o/x
6.10 Sammutuspeite	x	x	x	
6.11 Hätäsulkimet	x	x	x	o
6.12 Käsivalaisin, varaparistot ja -polttimot	3	2	x	o
6.13 Ensiapuvälineet	x	x	x	o
6.14 Varaohjaus	x	x	x	o
6.15 Hätätyökalut	xp	xp	xp	
6.16 Varajuomavesi ja varamuona	x	o	o	
6.17 Pelastuslautta varusteineen	x	o		

Kaikkien varusteiden ja laitteiden on oltava toimintakuntoisia, helposti käsillesaatavia ja laadultaan, kooltaan ja teholtaan kyseiselle venekoolle tarkoituksenmukaisia, sekä milloin niin vaaditaan, hyväksytyä mallia.

1- ja 2-luokassa merenkulku- ja turvallisuusvarusteiden on oltava Meriteiden sääntöjen mukaisia, 3- ja 4-luokassa Meriteiden sääntöjen tai Sisävesisääntöjen mukaisia.

- LIITTEET
1. Kulku- ja ankkurivalot, merkkikuviot ja äänimerkinantolaitteet
 2. Ensiapuvälineet
 3. Työkalut ja varaosat

LIITE 1 KULKU- JA ANKKURIVALOT, MERKKIKUVIOT JA ÄÄNIMERKINANTOLAITTEET (5.1, 5.2 ja 5.3)

1 Kulkuvalot

1.1 Purjehtiva vene

Pituus 7-20 m Vihreä ja punainen sivuvalo tai yhdistetty lyhty sekä valkoinen perävalo, TAI kolmiväriyty maston huipussa

Pituus alle 7 m Ellei kulkuvaloja ole, on oltava valkoista valoa näyttävä taskulamppu, jolla voi myös tarvittaessa valaista purjeita.

1.2 Koneella ajava vene

Pituus 12-20 m Vihreä ja punainen sivuvalo tai yhdistetty lyhty, ja valkoinen perävalo, sekä valkoinen mastovalo $\geq 2,5$ m kannen ja ≥ 1 m sivuvalojen yläpuolella.

Pituus 7-12 m Vihreä ja punainen sivuvalo tai yhdistetty lyhty, ja valkoinen perävalo sekä valkoinen mastovalo ≥ 1 m sivuvalojen yläpuolella, sisäisillä kulkuvesillä sallitaan $\geq 0,5$ m sivuvalojen yläpuolella.

Perä- ja mastovalon voi korvata ympäri näköpiirin näkyvällä valkoisella valolla.

Pituus alle 7 m Ellei sivuvaloja voida asentaa, riittää ympäri näköpiirin näkyvä valkoinen valo.

2 Ankkurivalo

Ympäri näköpiirin näkyvä valkoinen valo.

3 Tarkentavia ohjeita:

Merkkilyhdyn on oltava Suomen merenkululaitoksen tai muun EU/ETA- maan merenkuluviranomaisen hyväksymää tyyppiä.

Suomen aluevesirajan ulkopuolella on käytettävä Meriteiden sääntöjen mukaisia lyhtyjä. Aluevesirajan sisäpuolella saadaan käyttää Sisävesisääntöjen mukaisia lyhtyjä.

Ennen 15.7.1981 käyttöön otetuissa veneissä saadaan kulkuvaloina käyttää ns. vanhoja lyhtyjä, joissa valoaukon korkeus on ≥ 40 mm ja linssien ulkopuolinen halkaisija on ≥ 45 mm. Polttimon tehovaatimus on ≥ 10 W.

Suomen sisäisillä kulkuvesillä ankkurivaloksi kelpaa myrskylyhty.

4. Merkkikuviot

Merkkikuvioita ovat musta pallo ja musta tasasivuinen kartio, ja niiden kokovaatimukset ovat seuraavat:

Veneen pituus	Pallon halkaisija tai kolmion korkeus
12 – 20m	450 mm
alle 12 m	300 mm

5. Äänimerkinantolaitteet

Äänimerkinantolaitteita ovat vihellin ja laivakello tai niitä korvaaviksi hyväksytyt laitteet.

Veneen pituus	Äänimerkinantolaite
12m tai yli	Hyväksytty vihellin ja laivakello
alle 12 m	Laite, jolla voidaan antaa voimakas äänimerkki (esim.puhallettava sumutorvi)

LIITE 2 ENSIAPUVÄLINESUOSITUS (6.13)

Veneisiin suositellaan veneapteekkia ja ensiapupakkausta. Veneapteekki on tarkoitettu sairastumisien ja vähäisten vammojen hoitoon. Ensiapupakkaus sisältää vakavampien tapaturmien ensiavussa tarvittavat välineet.

1. Veneapteekki

- | | |
|--|--------|
| – pikasiteitä, eri kokoja | 20 kpl |
| – sideharsorulla, esim 8 cm x 4 m | 2 kpl |
| – joustoside (ideaaliside) 10 cm x 4 m | 1 kpl |
| – kiinnelaastari, esim. 1,25cm x 5 m | 1 kpl |
| – sakset | 1 kpl |
| – hakaneuloja | 1 tus |
| – särkylääkettä, haavojen puhdistusainetta, palovammavoidetta, | |
| – ripulilääkettä, kyypakkaus, muita kotilääkkeitä | |
| – henkilökohtaiset lääkkeet. | |

Lääkkeiden kelpoisuus tulisi tarkistuttaa esim. apteekissa keväisin ja uusia vanhentuneet lääkkeet.

2. Ensiapupakkaus

- | | |
|---------------------------------------|---------|
| – steriilejä sidetaitoksia 10 x 10 cm | 15 kpl |
| – haavaside 10 x 12 cm | 1 kpl |
| – ensiside | 1 kpl |
| – kreppiside 8 cm | 1 kpl |
| – putkiverkkoside, pää- ja raajakoko | 1+1 kpl |
| – kolmioliina | 2 kpl |
| – suojaside 60 x 60 cm ja 30 x 70 cm | 1+1 kpl |
| – lämpöpeite (hypotermiapeite) | 1 kpl |
| – ilmalasta, ylä- ja alaraaja | 1+1 kpl |
| – lehtiö ja kynä | |
| – myrskytulitikut tai vastaavat | |
| – ensiapuohje, mieluiten kuvitettu. | |

LIITE 3 TYÖKALU- JA VARAOSASUOSITUS (4.5)

A. TYÖKALUT

1. Yleistyökalut

- jakoavain, kiintoavainsarja, hylsyavainsarja, kuusiokoloavaimia eri kokoja
- erikokoisia ruuvitalttoja, tasa- ja ristipää, käsipora terineen, piikki, kalvain
- papukajapihdit, tongit, kärkipihdit, sivuleikkurit, popniittipihdit, sähköliitinhidit
- puukko, vasara, maalspiikki, rautasaha, pistosaha, kirves, tupakansytytin

2. Moottorihuollon edellyttämät työkalut (ks. moottorin ohjekirja tai kysy korjaamolta)

3. Takila- ja purjehuoltotyökalut

- puosuntuoli, purjeneuloja (äimä), lankaa, ompeluhanska, purjeteippiä

B. VARAOSAT JA TARVEAINHEET

1. Yleistarvikkeet

- haponkestäviä ruuveja, pultteja, muttereita, sakkeleita, letkusiteitä, aluslevyjä, teräs-lankaa
- sähkökaapelia, sähköliittimiä, sulakkeita, muoviteippiä, itsevulkanoituvaa teippiä, varapolt-timoita, varaparistoja, akkuvettä
- vedenkestävää vaseliinia, aseöljyä, CRC tai vast., gelcoat-korjaussarja, maalarinteippiä, rättejä ja käsipyyhkeitä
- puu- ja metallirimaa, muita puu- ja metallivaraosia veneestä riippuen.

2. Moottorihuolto

Moottorin ohjekirjan mukaan, mutta ainakin moottoriöljyä, öljysuodin, polttonestesuodin, vesipumpun pyörjä ja tiivisteet, varakiilahihnat, polttoaine- ja merivesiletkaa, letkusiteitä (klemmareita), mahdollisesti varapotkuri kiinnitysheloineen.

Lisäksi

- dieselmootoreissa polttoaineen ruiskutusputki,
- bensiinimootoreissa sytytystulppia,
- perämootoreissa hätäkäynnistysnaru ja potkurin murtosokka.

3. Takilahuolto

Vanttiruuvien lukitussockkia, rikipultteja, varavanttiruuvi, varapylpyröitä, juoksevan rikin varaköysiä ja -heloja, narua.

LIPUTUSOHJE

Suomen Veneilyliiton ja Suomen Purjehtijaliiton hallitukset ovat hyväksyneet tämän liputusohjeen ja vahvistaneet sen otettavaksi käyttöön 1.1.1998 alkaen, sekä samalla kumonnet hivialusten lippuohjeen 1985.

Liputusohjeen täydennykseksi on laadittu ohje lippukulttuurista. Se selvittää tarkemmin liputusohjeen perusteita sekä menettelytapoja liputuksessa.

Perusteet ja käyttöoikeus

1. Sen lisäksi, mitä laissa Suomen lipusta (380/26.5.1978), asetuksessa liputuksesta Suomen lipulla (383/26.5.1978 ja sen muutos 187/22.3.1996) sekä asetuksessa hivialusten lipuista (292/18.3.1983) määrätään, noudatetaan tätä liputusohjetta.
2. Merenkululaitoksen tai aikaisemmin kauppa- ja teollisuusministeriön veneily-yhdistykselle vahvistama erikoislippu, jäljempänä pursiseuralippu, on Suomen kansallislipun veroinen.
3. Veneily-yhdistyksen rekisteriin merkitty vene saa käyttää perälippuna pursiseuralippua edellyttäen, että veneen haltija on sellaisen rekisteröidyn suomalaisen veneily-yhdistyksen jäsen, jolle on myönnetty pursiseuralipun käyttöoikeus. Perälippuna käytetään sen yhdistyksen lippua, jonka rekisteriin vene on merkitty, tai tavallista Suomen lippua.
4. Asetuksessa mainittuja kommodorin viiriä, varakommodorin viiriä, veneenomistajan viiriä, kilpailulautakunnan lippua ja kunniajäsenen lippua ei saa käyttää perälipun paikalla.

Lipun paikka ja koko

5. Perälipun paikka on veneen peräosassa 10° - 15° peräänpäin kallistetussa lipputangossa. Lipun pitämistä peräharuksessa ei suositella.

Perälippua voidaan myös pitää purjehduksen aikana kahvelissa tai useampimastoisessa veneessä mesaanimaston huipussa olevassa jatkeessa.

Moottoriveneessä lippua pidetään joko perälipputangossa tai merenkulkumaston peräänpäin kallistetussa kahvelissa.

6. Lippukooksi ja lipputangon pituudeksi suositellaan seuraavaa:

<i>Veneen pituus</i>	<i>Lipun koko</i>	<i>Tangon pituus</i>
alle 7 m	33 x 54 cm	75 cm
	44 x 72 cm	95 cm
7-10 m	55 x 90 cm	115 cm
10-12 m	66 x 108 cm	140 cm
12-15 m	80 x 131 cm	170 cm
yli 15 m	100 x 163 cm	210 cm

Perälipputangon huipun pystyetaisyys kannesta tulisi olla vähintään 10 cm pitempi kuin tangossa käytettävän lipun lävistäjä. Lipun on oltava puhdas ja ehjä.

Liputus

7. Miehitetyssä veneessä perälippu pidetään nostettuna seuraavasti:
 - kulussa oltaessa koko ajan vuorokaudenajasta riippumatta

- muulloin klo 08 ja auringonlaskun välisenä aikana, kuitenkin enintään klo 21 asti. Juhannusyönä lipun saa Suomessa pitää nostettuna läpi yön.

Purjehduksen aikana tulisi erityisesti huolehtia, että lippu on nostettuna

- satamaan saavuttaessa ja sieltä lähdettäessä
- vieraassa satamassa oltaessa
- kohdattaessa toinen vene
- kohdattaessa sota- tai muu viranomaisalus sekä ohitettaessa merivartio-, tull- tai luotsiasema tai rannikkolinnake.

Miehittämättömässä veneessä ei pidetä lippua.

Ulkomaanpurjehduksella voidaan noudattaa maan tapaa, vaikka se poikkeaisi näistä ohjeista.

8. Suomen aluevesillä järjestettävissä kilpailuissa lipun käytöstä määrätään kilpailuohjeissa. Jos osakin kilpailureitistä ulottuu kansainvälisille tai toisen valtion vesialueille, on perälippu pidettävä koko ajan nostettuna.

9. Maissa pursiseuralippua pidetään nostettuna yhdistyksen käytössä olevissa kiinteistöissä kevään lipunoston ja syksyn lipunlaskun välisenä aikana noudattaen virallisessa liputusohjeessa (asetus 383/26.5.1978 ja sen muutos 187/22.3.1996) annettuja lipunnosto- ja lipunlaskuaikoja.

Lipputervehdys

10. Kulussa oleva vene voi tervehtiä sota-alusta, jossa on päällikköviiri, taikka venettä, jossa on lippu.

Lipputervehdys suoritetaan vain lähietäisyyksillä ja olosuhteiden salliessa.

11. Lipputervehdyksessä lippu lasketaan rauhallisesti partaan tasalle ja odotetaan, kunnes tervehdittävä on vastannut, jonka jälkeen lippu nostetaan jälleen ylös. Lipputervehdys voidaan tehdä myös irrottamalla lipputanko lippuineen telineestään, kallistamalla se vaakatasoon vanaveden suuntaan ja asettamalla se jälleen paikalleen sen jälkeen kun tervehdykseen on vastattu.

Juhlaliputus

12. Veneessä voidaan nostaa juhlaliputus yleisinä liputuspäivinä, yhdistyksen juhlatilaisuuksissa, veneen tai sen omistajan yksityisenä merkkipäivänä, taikka muissa juhlallisissa tilaisuuksissa.

13. Juhlaliputus toteutetaan nostamalla kansainväliset viestiliput keulasta mastonhuipun kautta perään.

Viestilippujen järjestys on keulasta lukien A, B, C, 1, D, E, F, 2, G, H, I, 3, J, K, L, 4, M, N, O, 5, P, Q, R, 6, S, U, V, 7, W, Y, Z, 8, ensimmäinen korvausviiri, toinen korvausviiri, kolmas korvausviiri.

14. Juhlaliputusta pidetään vain veneen ollessa kiinnittyneenä. Juhlaliputuksessa noudatetaan perälipun nosto- ja laskuaikoja siten, että perälippu on ensimmäiseksi ja viimeiseksi ylhäällä.

Suruliputus

15. Vene voi suruliputtaa aiheen ilmaantuessa pitämällä perälipun laskettuna selvästi lipputangon huipusta tai kahvelin nokasta alaspäin. Lippu nostetaan ylös ennen suruliputuksen aloittamista ja se päätettäessä.

16. Vene suruliputtaa vain ollessaan kiinnittyneenä, paitsi jos veneessä on vainaja, jolloin suruliputetaan myös kulussa.

Vieraan maan lippu

17. Ulkomailla purjehdittaessa nostetaan kohdemaan pienoislippu ns. kohteliaisuuslippuna styyrpuurin saalingin alle tai moottoriveneessä vastaavaan paikkaan.

Kohteliaisuuslipun kanssa samassa saalingissa ei käytetä muita lippuja tai viirejä, vaan ne siirretään paapuurin saalinkiin.

Vain yhden maan kohteliaisuuslippu saa kerrallaan olla nostettuna.

18. Kohteliaisuuslippu nostetaan joko jätettäessä viimeinen kotimaan satama tai ylitettäessä raja, ja laskeaan saavuttaessa ensimmäiseen kotimaan satamaan. Vastaavasti menetellään, jos matkan aikana käydään useammassa maassa.

Matkan aikana kohteliaisuuslippu lasketaan ennen perälipun laskemista ja nostetaan välittömästi perälipun nostamisen jälkeen.

19. Purjehdittaessa ulkomailla vieraan maan lipun alla voi suomalainen veneilijä osoittaa kansallisuutensa nostamalla Suomen pienoislipun paapuurin saalingin alle kohteliaisuuslipun tavoin.

Vastaavasti voi ulkomaalainen veneilijä nostaa oman maansa pienoislipun paapuurin saalinkiin purjehtiesaan Suomessa Suomen lipun alla.

20. Jos suomalaisessa veneessä Suomessa on ulkomaalainen vieras, voidaan hänelle osoittaa kohteliaisuutta nostamalla hänen maansa pienoislippu paapuurin saalinkiin kohteliaisuuslipun tavoin.

Viirit

21. Viirejä ovat arvojärjestyksessä

- perälipusta johdetut viirit ja liput
- liittojen ja yhdistysten vahvistetut liput ja viirit
- henkilö-, vene- ja ns. varustamoviirit.

Näiden lisäksi on käyttöön yleistynyt erilaisia tunnus- ja mainosviirejä.

22. Viirit nostetaan pääsääntöisesti styyrpuurin saalingin alle tai moottoriveneessä vastaavaan paikkaan. Paapurin saalinki on merkinantosaalinki, jonne nostetaan viestiliput (Q-lippu, A-lippu yms).

Viirejä voidaan pitää ylhäällä koko purjehduskauden ajan noudattaen kuitenkin ao. yhdistyksen sääntöjä.

Veneessä pidetään sen kulussa ollessa nostettuna vain niitä viirejä, joita veneen päällikkö on oikeutettu käyttämään.

Kerrallaan pidetään nostettuna enintään kolme viiriä, ja niiden on oltava puhtaita ja ehjiä.

Kohteliaisuuslippu ei ole viiri, ja se on aina omassa saalingissaan yksin.

23. Viirit pidetään nostettuina arvojärjestyksessä arvokkain ylimpänä. Veneen päällikkö voi kuitenkin poiketa siitä ottaen huomioon viirien tarkoituksen ja merkityksen.

24. Yhdistykset ja yhteisöt voivat antaa lisäohjeita omien viiriensä käytöstä.

LIPPUKULTTUURI

Lipun käyttö ja siihen liittyvä kulttuuri on hyvin vanhaa perua. Lipun virallisen merkityksen ohella liput ja viirit antavat yhä veneilylle erittäin koristeellisen lisän.

Kansallislipun veroisen pursiseuralipun ja siitä johdettujen virallisten viirien samoinkuin muidenkin viirien käytön perusohjeet ovat liputusohjeessa. Koska kuitenkin hyvän lippukulttuurin noudattaminen ja oikea menettely erilaisissa tilanteissa edellyttävät laajempaa tietoa, on liittojen lippukomitea laatinut tämän selvityksen. Päämääränä on ollut täydentää liputusohjeen sinänsä varsin suppeita määräyksiä, opastaa niiden ymmärtämiseen ja oikeaan noudattamiseen sekä selvittää lippukulttuurin perusteita, historiaa ja vanhoja tapoja.

PURSEURALIPUN SYNTY JA HISTORIA

Suomalaisen pursiseuralipun historia on monivaiheinen. Ensimmäinen virallinen pursiseuralippu - Nyländska Jaktklubbenin lippu - hyväksyttiin maaliskuun 4. päivänä 1861 yhdessä NJK:n sääntöjen kanssa. Kenraali-amiraali, suuriruhtinas Konstantin esitteli sääntöehdotuksen veljelleen keisari Aleksanteri II:lle ja allekirjoitti tämän jälkeen säännöt sanoilla "Armollisesti hyväksytty, Konstantin".

NJK:n ensimmäisessä lipussa oli valkoisella pohjalla sininen risti. Esikuvana oli vuonna 1860 perustetun Pietarin Jokipursiseuran lippu. Tangon-puoleisessa yläkentässä oli erikoismerkkinä Uudenmaan läänin vaakuna, jonka kilven yläpuolella oli venäläismallinen Suomen Suuriruhtinaskunnan kruunu kaksipäisine kotkineen. Vaakunaa ympäröi alhaalta sivuille tammenoksat, joita kiersi oksia sitova sininen nauha. Tämä Venäjän Meriministeriön suunnittelema ja hyväksymä erikoismerkki poikkesi täysin NJK:n ehdottamasta merkistä, johon ministeriö ei virallisesti ottanut kantaa. NJK vaihtoi myöhemmin - ilman virallista lupaa - kruunun kreivilliseen kruunuun. Tämä oli osa sen ajan passiivista vastarintaa ja tarvetta kansallisten tunnusten esilletuomiseen. Samaa kruunua käytetään edelleen. Muut venäjänvallan aikana perustetut seurat noudattivat Venäjän Meriministeriön ohjetta käyttää lipussaan erikoismerkkinä joko läänin- tai kaupunginvaakunoita. Tämä käytäntö vahvistettiin vuonna 1890 keisarillisella julistuksella.

Seuraava muutos tuli 1910 Meriministeriön kautta keisarin armollisena käskynä. Kaikki pursiseurat veloitettiin muuttamaan lippunsa niin, että vaakuna siirrettiin alempaan tangonpuoleiseen kenttään. Yläkenttään sijoitettiin Venäjän kauppalippu. Moni purjehtija luopui loukkaantuneena pursiseuralipun käytöstä ja pitäytyi entiselleen jätettyihin viireihin.

Maaliskuun vallankumouksen jälkeen 1917 kaikki pursiseurat ottivat uudestaan vanhan lipun käyttöön. NJK:n delegaatio Ernst Krogius (Suomen Purjehtijaliiton ensimmäinen puheenjohtaja 1906-1917) ja Henrik Ramsay (SPL:n puheenjohtaja 1917-1945) saivat henkilökohtaisella käynnillä hyväntahtoisesti luvan tähän venäläiseltä vallankumousamiraali Maximoffilta. Kun pari vuotta kestäneen välillä myrskyisänkin polemiikin jälkeen itsenäisen Suomen kansallislipuksi valittiin siniristilippu, ei samaa lippua enää voitu käyttää pursiseuralippuna.

NJK:n silloiset toimihenkilöt Gunnar L. Stenbäck ja Carl Slotte ryhtyivät viipymättä suunnittelemaan uutta pursiseuralippua. Heidän pyrkimyksensä oli luoda kansallislipusta johdettu lippu, joka olisi perusratkaisultaan yhteinen koko maalle. Samalla he halusivat erottaa pursiseuralipun Suomen kansallislipusta ja siitä johdetuista sen ajan virkalipuista. Sinisen ristin päälle sijoitettiin valkoinen risti. Nykyinen pursiseuralippu oli syntynyt. Purjehtijaliiton kokous hyväksyi lipun kaikkien seurojen uudeksi lippumalliksi, ja asetus purjehdusyhdistyksen lipusta annettiin 18.2.1919.

Vuonna 1978 valtion lippukomitea karsi kovalla kädellä Suomen virallisia lippuja. Pursiseuralippu oli mennä saman tien, mutta ankan painostuksen jälkeen lakiin saatiin pykälä, jolla annettiin huvialuksille mahdollisuus käyttää kansallislipun paikalla vahvistettua erikoislippua. Asetus huvialusten lipuista annettiin 18.3.1983 ja samalla kumottiin vanha vuoden 1919 asetus. Pursiseuralippu siis säilyi kuin säilyikin eräänä harvoista maailmassa.

LIPUN KÄYTTÖOIKEUS

Oikeuksia ja velvollisuuksia

Asetuksen mukaan Merenkululaitos voi anomuksesta myöntää pursiseuralipun käyttöoikeuden yhdistysrekisteriin merkitylle veneily-yhdistykselle. Yhdistys voi puolestaan myöntää lipun käyttöoikeuden jäsenilleen heidän omistamissaan veneissä. Yhdistys on myös velvollinen valvomaan lipun käyttöä, jolloin sen on pidettävä rekisteriä niistä veneistä, joilla on lipun käyttöoikeus, sekä annettava veneelle lipun käyttöoikeudesta todistus, joka on vaadittaessa voitava esittää esim. valvontaviranomaisille. Käytännössä tämä merkitsee veneenomistajalle pursilipun käytön edellytyksinä

- seuran jäsenyyttä
- veneen merkitsemistä seuran rekisteriin
- seuran lipun käyttöoikeuden osoittavan todistuksen, esim. voimassaolevan venetodistuksen pitämistä mukana veneessä.

Lippu ei siis ole henkilökohtainen, eikä sitä voi pitää missä tahansa veneessä.

Lippuun liittyvien vapautusten tai etuuksien väärinkäytöstä voi olla seurauksena, että yhdistys menettää lipunkäyttöoikeutensa, tai joutuu erottamaan väärinkäyttöön syyllistyneen jäsenensä.

Täsmentäviä lisätietoja

Monissa seuroissa on vaatimuksena, että seuran saaritukikohtien käyttöoikeuden edellytyksenä on veneen rekisteröinti ao. seuraan ja seuran lipun käyttö. Ohjeiden mukaan vene saadaan rekisteröidä kuitenkin vain yhteen seuraan kerrallaan riippumatta siitä, kuinka monen yhdistyksen jäsenenä omistaja tai omistajat ovat. Saaritukikohtien ja vastaavien käyttöoikeuden osoittamiseksi suositellaankin muuta sopivaa tunnusta.

Yhteisomistusveneitä seuraan rekisteröitäessä jonkun omistajista on oltava seuran jäsen. Useampaan seuraan kuuluvien olisi päästävä keskenään yhteisymmärrykseen siitä, mihin seuraan vene rekisteröidään eli minkä seuran lippua vene käyttää.

Yhteisöveneissä (esim. partiolaiset) veneestä vastaavan tulisi olla seuran jäsen, jos vene merkitään ao. seuran rekisteriin.

Yrityksen tai liikelaitoksen omistamien veneiden merkitseminen seuran rekisteriin ja siten myös pursiseuralipun käyttöoikeuden myöntäminen vaihtelee. Siitä ei ole selviä säännöksiä, mutta veneestä vastaaminen on henkilöitävä samoin kuin yhteisomistusveneissäkin. Pursiseuralippu ei ole tarkoitettu käytettäväksi kaupallisessa toiminnassa.

Milloin pursiseuralippua ei saisi käyttää?

Koska pursiseuralippu on rekisteröidyn veneily-yhdistyksen tunnus ja erityisoikeus, ei sitä saisi käyttää seuraavissa tapauksissa:

- veneen käyttäjä (päällikkö, kuljettaja) ei ole minkään sellaisen veneily-yhdistyksen jäsen, jolle on myönnetty pursiseuralipun käyttöoikeus
- vene ei ole minkään lipunkäyttöoikeuden omaavan seuran rekisterissä
- vene on jatkuvasti kaupallisessa ansiokäytössä. Vastaavasti tilapäisesti vuokrattu vene saisi käyttää pursiseuralippua, jos muut edellytykset täyttyvät.

Jos siis henkilö, jonka käytössä vene on, ei kuulu mihinkään sellaiseen suomalaiseen veneily-yhdistykseen, jolle on myönnetty pursiseuralipun käyttöoikeus, olisi veneessä käytettävä perälippuna tavallista Suomen lippua. Samoin tulisi menetellä, jos vene luovutetaan ulkomaalaisen käyttöön. Molemmista tapauksista vene olisi silti suomalaisen veneily-yhdistyksen rekisterissä. Vuokraveneissä on käytettävä perälippuna tavallista Suomen lippua.

Asian selventämiseksi otetaan muutamia esimerkkitapauksia: olet pursiseuran jäsen ja sinulla on oikeus käyttää veneessäsi pursiseuran lippua.

Kuitenkin jos

- olet antanut veneesi viikoksi suomalaisen ystäväsi käyttöön, eikä hän ole minkään suomalaisen pursiseuran jäsen = perään Suomen lippu
- olet antanut veneesi ruotsalaisen ystäväsi käyttöön, joka on ruotsalaisen pursiseuran jäsen = perään Suomen lippu
- olet vuokrannut veneesi kaupallisen purjehduskoulun käyttöön pari viikoksi = perään Suomen lippu
- lapsesi lähtevät ystävineen veneelläsi viikonloppupurjehdukselle, eikä kukaan heistä ole seuran jäsen = perässä saa olla pursiseuralippu

Ulkomaalaiset ja lippu

Ulkomaalaisten osalta on oikea lipunkäyttötapa seuraava:

- ulkomaalaiset pitävät omistamissaan veneissä Suomen alueella omaa kansallislippuaan
- ulkomaalaiset pitävät Suomesta vuokraamassaan tai muuten käyttöönsä luovutetussa, suomalaisen omistamassa veneessä Suomen lippua
- ulkomaalaiset, jotka ovat liittyneet suomalaiseen veneily-yhdistykseen ja omistavat täällä seuraan rekisteröidyn veneen, käyttävät siitä huolimatta veneessään perälippuna omaa kansallislippuaan.

Ohjeet johtuvat merilain 1. pykälästä, jonka mukaan alus on oikeutettu käyttämään Suomen lippua, jos Suomen kansalainen omistaa enemmän kuin kuusi kymmenesosaa aluksesta.

LIPUN PAIKKA

Lippu merellä

Lipun historia merellä on vanha. Egyptiläiset ja Aasian vanhat sivistyskansat käyttivät laivoissaan lippuja. Myös viikingeillä oli oma Odinin korppilippunsa 1100-luvulle saakka. Heiltä ovat Pohjoismaat perineet kielelippunsa. Kaikkein vanhin käytössä oleva valtiolippu on Tanskan Dannebrog, joka syntyi vuonna 1219.

Keskiajalla liputustavat merellä yhtenäistyivät ja vaikuttivat vähitellen myös liputuskäytäntöön maissa. Lipusta tuli nyt osa laivaa, kun se aluksi oli ollut sinne maista tilapäisesti siirretty tunnus. Lippu osoitti ensin kotipaikan, sitten se muuttui ruhtinaan ja lopuksi valtion lipuksi.

Sota- ja kauppa-aluksilla on liputuskäytäntö sangen yhdenmukainen kaikilla maailman merillä. Veneillä, jotka yleensä liikkuvat suppeammilla vesialueilla, vaihtelee käytäntö jonkin verran maittain ja maanosittain. Seuraavassa pitäydytään eurooppalaisessa ja erityisesti pohjoismaisessa käytännössä.

Lipun käyttöön liittyy monenlaisia seremonioita. Monet näistä sopivat myös veneilijöille, ja niiden voidaan katsoa kuuluvan hyvään käytökseen merellä.

Lipun paikka

Aluksen peräosaa on aina pidetty sen arvokkaimpana paikkana. Sieltä alusta komennettiin, ja miehistöllä ei ollut sinne asiaa kuin tehtäviä suorittamaan. Peräkanteen tai puolikanteen liittyy melkoinen kokoelma yhä käytössä olevia meriperinteitä. Niinpä on luonnollista, että myös kansallislipun paikka on aluksen perässä.

Yleisin ja paras perälipun paikka on veneen perässä oleva lipputanko. Se sopii satamakäyttöön lähes aina, ja useimmissa venetyypeissä se on paras vaihtoehto myös merellä.

On kuitenkin joitakin poikkeuksia. Ketsissä ja varsinkin joolissa olisi lipputanko yleensä perän yli ulottuvan mesaanipuomin tiellä. Näissä veneissä sopiva paikka lipulle on mesaanimaston huippu, jossa onkin usein valmis jatke lippua varten. Jos taas peränpuoleinen masto on korkein, kuten kuunareissa, ei maston huippu

ole sopiva paikka. Mesaanimastossa käytetään suunnilleen samankokoista lippua kuin veneen perätangossa käytettäisiin.

Jos purjeverneessä on kahveli- tai varpatankoriki, on kahvelin tai varpatangon nokka kulussa sopiva ja hyvin perinteinen paikka lipulle.

Purjeverneen peräharus ei ole suotava paikka lipulle. Lippu näyttää siinä olevan kaiken aikaa puolitangossa. Lipulla on vaikea tervehtiä niin, että se ymmärrettäisiin tervehdykseksi, ja lisäksi lipun irrottaminen näyttää olevan niin hankalaa, että se on yöksi käärittävä peräharuksen ympärille. Peräharuksen käyttö lipputankona olikin aikanaan niiden purjehtijoiden kehittämä kompromissi, jotka eivät kahvelirikistä bermudarikiin siirryttäessä halunneet käyttää hankalaksi katsomaansa perälipputankoa.

Nopeakulkuisessa moottoriverneessä, jossa on korkea kansirakennelma, kietoutuu perätangossa oleva lippu ajoviimassa helposti tangon ympärille. Lipun tärkeä käyttötarkoitus, näkyminen, häviää.

Tällaisissa veneissä onkin kulussa oltaessa merenkulkumastossa oleva kahveli sopiva paikka lipulle. Kaikissa moottoriverneissä ei ole lainkaan varsinaista merenkulkumastoa, jossa olisi saalingit kahvelista puhumattakaan. Masto on usein korvattu ns. targa-kaarella. Näissäkin olisi hyvä ratkaisu asentaa kaaren päälle sen keskelle pieni masto kahveleineen lippua varten. Selvästi taaksepäin kallistetussa tai putkirakenteisessa targa-kaareissa voidaan siitä johtaa lippuliinat alas viirejä varten. Kaari toimii tällöin saalingin kaltaisena.

Pienessä moottoriverneessä lipputankona ei pidä käyttää valomastoa, ellei se ole veneen perässä. Jollassa ei perälippua käytetä, kuten ei myöskään purjeverneessä, jolla kaatuminen on tavanomaista. Monisoutuisessa soutuverneessä, kuten kirkko- tai valasverneessä, perälippu on hyvinkin paikallaan.

Verneessä käytetään juhlaliputusta lukuunottamatta vain yhtä omaa kansallislippua. Lippu ei siis voi olla yhtäaikaa esimerkiksi perätangossa ja kahvelissa. Olipa lippu missä hyvänsä, se ei saa estää kulkuvalojen näkymistä. Lippu tulisi myös sijoittaa siten, ettei se likaantuisi pakokaasuista. Lipun likaantumisen tai vahingoittumisen estämiseksi tulisi lipun kosketuspiirissä olevat esineet (esim. perämoottori) suojata.

LIPPUSEREMONIAT JA LIPUN KOHTELU

Lipun käyttö meillä ja muualla

Sota-alukset nostavat ja laskevat lippunsa hyvin täsmällisesti kaikkialla, samoin useimmat kauppa-alukset. Verneissä sensijaan näkee lippuja ylhäällä myös yöllä, sitä enemmän, mitä etelämmäksi mennään. Vaikka ulkomaanpurjehduksella voidaankin liputuksessa noudattaa maan käytäntöä, osoittaa sielläkin lipun laskeminen viimeistään pimeään koittaessa, että verneessä noudatetaan hyviä merimiestapoja. Suomen lipun alla purjehtiva vene on ulkomaillakin itseasiassa pala Suomea, jonka vuoksi on täydet perusteet noudattaa omaa liputuskäytäntöä. Jos kuitenkin purjehditaan esim. vuokraverneellä ulkomailla vieraan lipun alla, on syytä selvittää vuokraajalta paikallinen liputuskäytäntö ja noudattaa sitä.

Purjehdus- ja merenkulkukilpailuissa Suomen aluevesillä toimitaan kilpailusääntöjen mukaisesti. Kilpapurjehdussääntöjen mukaan lippu yleensä pidetään laskettuna kilpailun ajan. Jos kilpailu osittainkin suuntautuu kansainvälisille vesialueille tai vieraan valtion aluevesille, on lippu pidettävä nostettuna koko kilpailun ajan. Liputusohje velvoittaa kilpailun järjestäjän huolehtimaan siitä, että kilpailuohjeessa on aina myös selvitys lipun käytöstä ao. kilpailussa.

Pursiseuralippumme on vähän tunnettu Itämeren ulkopuolella. Siellä voidaankin haluttaessa käyttää perälippuna tavallista Suomen lippua.

Lipun nosto ja lasku

Lipulle osoitetaan kunnioitusta laskemalla ja nostamalla se rauhallisesti. Verneessä vallitsee tällöin hiljaisuus. Perätangossa devan lipun lasku tarkoittaa tavallisimmin tangon irrottamista, sen asettamista vaakasentoon, lipun käärimistä tangon ympärille ja koko tangon siirtämistä suojattuun paikkaan. Lipun nosto

tapahtuu samalla tavoin, vain päinvastaisessa järjestyksessä. Mastossa oleva kansallislippu, myös kohteliaisuuslippu, nostetaan ja lasketaan vapaasti liehuen. Vain viirin ja viestilipun voi tarvittaessa nostaa rullalle paketoituna.

Veneessä pidetään perälippua vain silloin, kun vene on miehitetty, ts. se on miehistön valvonnassa tai siinä asutaan. Veneen jättäminen satamassa esim. ostosmatkaa varten kesälomapurjehduksella ei edellytä lipun laskemista. Jos miehistö on poissa veneestä yli lipunlaskuajan, lasketaan lippu veneestä poistuttaessa.

Kulussa olevassa veneessä liehuu lippu vuorokaudenajasta riippumatta. Se on tietysti muistettava laskea heti kun vene on liputusajan ulkopuolella kiinnittynyt. Pitkillä avomeripurjehduksilla voidaan lippu sen kulumisen vähentämiseksi pitää laskettuna, jos ketään ei ole näkyviissä.

Kun vene on kiinnittynyt eli rannassa, poijussa tai ankkurissa, noudatetaan yleisiä liputusaikoja. Jos näkyviissä on sota-alus, suoritetaan lippumenot yhtäaikaan sen kanssa. Satamissa voidaan seurata maissa mahdollisesti näkyvän pursiseuralipun nosto- ja laskuajoja. Joissain satamissa lipunlasku suoritetaan juhlallisesti tykinlaukauksella tai torvisignaaliin annettua merkistä.

Usean veneen ollessa yhdessä esim. eskaaderipurjehduksella, voidaan sopia yhteisistä lipunnostoista ja -laskuista eskaaderin johtoveneen mukaan.

Lipun kohtelu

Ajan mittaan perälippu aina kuluu ja likaantuu. Liasta selviää yleensä pesemällä, mutta kulunut lippu on hävitettävä arvokkaasti esimerkiksi polttamalla.

LIPPUTERVEHDYS

Historiaa

Merellä kuuluu hyviin tapoihin tervehtiä lipulla sota-aluksia. Usein saman varustamon alukset ja myös pursiseurojen veneet tervehtivät lippuohjeittensa mukaisesti toisiaan kotivesien ulkopuolella.

Tapa sai alkunsa "brittiläisenä merenä" pidetyllä alueella, joka ulottui Norjan rannikolta Finisterren niemeen Espanjassa todennäköisesti jo anglo-saksilaisten kuninkaiden aikana, mutta varmasti vuonna 1066 alkaneena normannien hallintokautena. Tällöin kaikkien kauppa-alusten tuli englantilaisen sota-aluksen kohdatessaan laskea purjeensa, tai muuten niitä kohdeltiin vihollisina. Näin saatiin kauppa-alukset liikuntakyvyttömiksi, jolloin ne oli haluttaessa helppo tarkastaa.

Kun tämä tapa sai myöhemmin kunnianosoituksen luonteen, riitti pelkkä huippupurjeiden laskeminen. Ei ole pystytty selvittämään, miten lipputervehdys tuli huippupurjeiden laskun tilalle aluksi sen vaihtoehtona, mutta arvellaan sillä olevan yhteyttä lipun laskuun antautumisen merkinä. Tämä tunnettiin jo kauan ennen varsinaisen lipputervehdyksen käyttöönottoa.

Tervehtimisestä on mainintoja monissa asiakirjoissa:

Vuonna 1594 sovittiin Roomassa siitä, millainen tervehtimisjärjestys olisi voimassa kristittyjen valtioiden keskuudessa. Kaikkien maiden alusten tuli tervehtiä paavin ja Espanjan kuninkaan laivoja. Ne taas tervehtivät toisiaan kohteliaisuusperiaatteen mukaan. Kuningaskuntia pidettiin tasavaltoja parempina valtioina, ja tervehtimisjärjestys oli sen mukainen aina viime vuosisadalle saakka.

Vuonna 1638 sai HMS Nikodemuksen päällikkö ankaran rangaistuksen, koska hän ei ollut pakottanut ranskalaista sotalaivaa tervehtimään itseään.

Vuonna 1643 sanottiin Royal Navy'n ohjeissa: "Jos satutte tapaamaan Hänen Majesteettinsa merellä minkä tahansa laivan tai laivaston, joka kuuluu vieraille valtiolle, ja jos ne eivät laske lippuaan tai kokoa huippupurjeitaan, teidän on pakotettava ne niin tekemään".

Suomen senaattikin kehotti vuonna 1897 kuvernöörejä tiedottamaan, "että päällikköjen suomalaisilla aluksilla tulee sota- tai muita valtionlaivoja kohdatessaan nostaa kansallislippu ja tervehtiä laskemalla kansallislippua sota- ja valtiolipun edessä".

Lippuervehdyksen suorittaminen

Lippuervehdys suoritetaan laskemalla perätangon lippu rauhallisesti kannen tai partaan tasalle juuri kun ollaan lähes sivuuttamassa tervehdittävä alus. Paras on kuitenkin tervehtiä niin ajoissa, että toinen ehtii kunnolla vastata.

Jos lipputanko ei ole niin pitkä, että lipun laskeminen on selvästi havaittavissa, voidaan lipputanko nostaa telineestään ja pitää sitä vaakasuorassa perään päin tervehtimisen ajan.

Mesaanin huipussa tai kahvelissa olevalla lipulla tervehditään laskemalla se normaalikorkeudesta kolmanneksen verran alas.

Alusta, jossa ei ole lippua, ei tervehditä. Tervehtiminen suoritetaan vain perälipulla, ei esim. kohteliaisuuslipulla.

Laiturissa ja yleensä ankkurissakaan olevaa alusta ei tervehditä. Tervehtiminen suoritetaan vain olosuhteiden sen turvallisesti salliessa. Tervehtimisestä on syytä luopua myrskyssä, satamissa ja muilla ahtailla kulkuvesillä sekä usein myös oltaessa veneessä yksin.

Tervehtiminen suoritetaan vain lähietäisyydeltä ja niin näkyvästi, että kohde sen varmasti huomaa.

Jos vastaan tulee laivasto-osasto, tervehditään vain johtoalusta. Se purjehtii useimmiten osaston ensimmäisenä, mutta varmin tuntomerkki on mastossa liehuva osaston kaikkein levein viiri.

Vene-eskaaderissa veneiden ollessa lähekkäin tervehtii vain eskaaderin johtovene.

Tunnetaan kaksi erilaista tervehtimistapaa. Ensimmäistä käytetään kohdattaessa sota-alus, jota veneet muiden siviilialusten tavoin tervehtivät. Käytännössä tervehditään vain alusta, joiden mastossa liehuu päällikköyslippu tai -viiri, joka osoittaa, että aluksen päällikkönä on upseeri. Näin jätetään yhteysalukset ja -moottoriveneet tervehtimättä, koska ne eivät ole varautuneet vastaamaan tervehdykseen.

Tasavallan presidentin viiri ja sen alla kielekkeinen päällikköyslippu voi liehua vaikkapa jäänmurtajalla, jolloin myös sitä tervehditään.

Tervehdys suoritetaan seuraavasti: vene laskee lippunsa tervehdysasentoon ja odottaa, että sota-aluksesta kuuluu yksi karkean pillin vihellys. Sota-aluksen lippu laskeutuu alimpaan kohtaansa, kuuluu kaksi vihellystä ja lippu nousee takaisin ylös. Senjälkeen nostaa vene lippunsa. "Karkea pilli" on sama kuin pelien erotuomaripilli.

Sota-alukset eivät tervehti toisiaan lipulla, koska se tulkittaisiin antautumiseksi. Ne käyttävät pelkästään vihellyksiä ja mahdollista partaan miehittämistä. Yksi vihellys on "huomio", kaksi vihellystä "lepo". Juhlallisissa tilaisuuksissa voivat purjealukset peräti miehittää raa'at.

Tervehtimiseen ei aina saa vastausta pienehköiltä sota-aluksilta vilkasliikenteisissä paikoissa. Niidenkin komentosillalla huolehditaan ensin turvallisesta kulusta.

Toinen tervehtimistapa koskee muita kuin sota-aluksia, esim. oman seuran veneitä. Kohteliaampi vene aloittaa laskemalla lippunsa, tervehdysten kohde vastaa laskemalla oman lippunsa, jonka jälkeen tervehdysten aloittanut nostaa lippunsa ja sitten tervehdittävä omansa.

Tervehdysten loppuosa sujuu siis toisessa järjestyksessä kuin sota-aluksen kanssa.

Kun toinen vene tervehtii, vastataan siihen edellä selostetulla tavalla. Lipun kiinnitys olisi toteutettava siten, että tervehtiminen on mahdollista.

JUHLALIPUTUS

Juhlaliputuksen aiheita ja erikoisuuksia

Tämä mainio veneen koristamistapa, tai kuten englantilaiset sanovat, veneen pukeminen, on kaikkien niiden käytettävissä, joiden veneessä on kansainvälinen viestilippusarja. "Juhlaliputus" monenlaisin lipuin, viirein ja voitonmerkein on hyvin vanhaa perua. Viestilippujen käyttö tähän tarkoitukseen on melko uutta, sillä viestiliput luotiin vasta 1780. Tosin jo sitä ennen alusten väliseen viestintään käytettiin purjeita, erilaisia lippuja, tykinlaukauksia ym.

Jokaisella on oikeus juhlaliputtaa veneensä itse valitsemanaan hetkenä. Veneilykauteen sattuvia vakiintuneita valtion ja kauppa-alusten juhlaliputuspäiviä ovat äitienpäivä, puolustusvoimain lippujuhlan päivä ja juhannus. Regatan palkintojenjako ja pursiseuran juhlatilaisuudet ovat yleisiä juhlaliputuksen aiheita. Muutenkin voi liputtaa, kun ilmassa on juhlan tuntua, kuten kansipartyssa ja kipparin syntymäpäivänä(!).

Ennen oli suomalaisissakin veneissä tapana pitää veneenomistajan, kommodorin tms. viiriä maston huipussa. Monimutkaiset huippuhelat, antennit yms. siirsivät kuitenkin viirit saalinkiin jo kymmeniä vuosia sitten. Näin on käymässä myös Englannissa ja Yhdysvalloissa, joissa ehkä viimeisinä on pidetty vanhaa tapaa voimassa.

Muutos vaikutti myös juhlaliputukseen veneissä. Meillä ei juhlaliputuksessa enää käytetä lippuetikettiin olennaisesti kuuluvaa huippulippua tai viiriä. Esim. merivoimien aluksilla nostetaan juhlaliputuksessa aina maston huippuun kielekkeinen valtiolippu.

Veneissäkin voitaisiin palata tähän kansainväliseen tapaan. Kansallisina liputuspäivinä, kuten juhannuksena, voi huippulippuna pitää pursiseuralippua tai tavallista Suomen lippua osoittamassa liputuksen aihetta. Muista syistä liputettaessa voi huipussa pitää veneenomistajan viiriä. Kommodori siirtää vastaavasti viirinsä saalingista huippuun. Muut viirit jäävät saalinkiin entisille paikoilleen.

Huippulipun tulee aina olla viestilippuja korkeammalla. Useimmissa veneissä joutuu siksi käyttämään jotain tarkoitukseen sopivaa jatkotankoa.

Kun veneet ulkomaisissa satamissa juhlaliputtavat kansallisina juhlapäivinä, on kohteliasta tehdä samoin. Tällöin käytetään huippulippuna kyseisen maan kansallislippua, eli huippuun voi siirtää kohteliaisuuslipun, ellei se ole kovin pieni.

Miten juhlaliputetaan

Liputukseen käytetään yhtä tai useampaa viestilippusarjaa. Lippujen järjestyksessä on monia erilaisia käytäntöjä. Veneeseen ehkä sopivin on kauppalaivojen yleisimmin käyttämä, jossa kolmea kirjainta seuraa yksi numero. Siis keulasta alkaen A, B, C, 1, D, E, F, 2 jne. Koska kirjaimet loppuvat ensin, käytetään niiden sijasta lopuksi korvausviirejä.

Suomessa on tapana jättää lippu X pois, koska se muistuttaa Suomen lippua. Samoin voidaan jättää lippu T pois, koska se muistuttaa Ranskan lippua. Myöskään pitkää vastausviiriä ei käytetä. Viestilippujen joukkoon ei pidä laittaa mitään muita lippuja tai viirejä.

Merivoimien viestilippujärjestys on kaksi kirjainta ja numero, siis A, B, 1, C, D, 2 jne. Monissa maissa lippujen järjestyksessä pyritään lähinnä värien yhteensopivuuteen ja symmetriaan eli järjestys voi olla kipparin maun mukainen, kunhan se ei sisällä viestejä.

Liput johdetaan keulasta perään mastonhuipun kautta, mielellään niin, etteivät ne peräpuolellakaan ole ylösalaisin. Jos liput eivät kaksimastoisessa veneessä riitä, voi mastojen välin jättää tyhjäksi. Liput eivät saa koskettaa kantta keulassa eikä perässä. Jos numero jää viimeiseksi, korvataan se kirjaimella. Lippuja ei perässä koskaan saa kiinnittää lipputangon huippuun - se olisi kansallislippua halventavaa. Käytännössä

myös purjeveneen maston huippuun on syytä jättää hieman tyhjää tilaa, sillä muuten liput sotkeutuvat toisiinsa, mastoon ja vantteihin.

Juhlaliputus on ylhäällä vain silloin kuin perälippukin. Sitä ei siis jätetä yöksi muulloin kuin juhannuksena.

Juhlaliputusta pidetään vain veneen ollessa kiinnittyneenä. Tosin monet matkustajalaivat soveltavat tätä sääntöä vapaammin. Ne liputtavat usein myös kulussa sataman alueella. Jos veneessä riittää miehistöä, voidaan juhlaliputus nostaa jo saavuttaessa satamaan muiden juhlaliputettujen veneiden joukkoon.

Kun veneessä on juhlaliputus, tulee kannella kaiken olla hyvässä järjestyksessä, purjeet siististi käärittyinä ja esim. kuivumassa olevat pyyheliinat sisätiloissa.

Jollei veneessä ole niin suurta miehistöä, että viestiliput ja huippulipun voi nostaa ja laskea yhtäaikaan perälipun kanssa, ne nostetaan perälipun jälkeen ja lasketaan ennen sitä. Kuten aina viestiliput, juhlaliputuskin lasketaan rivakasti, ei juhlallisen hitaasti.

SURULIPUTUS

Suruliputus tunnettiin merellä jo kauan ennen kuin sitä alettiin käyttää maissa. Eräät asiantuntijat selittävät sen siten, että kuten oma lippu nostettiin liehumaan vallatun aluksen lipun yläpuolelle, myös suruliputuksessa jätettiin lipun yläpuolelle riittävästi tilaa kuoleman näkymättömälle lipulle täydellisen alistumisen ilmauksena. Suruliputuskäytäntö ei suinkaan ole yhtenäinen, vaan siinä ilmenee maittain huomattavia eroja.

Suruliputuksessa lippu nostetaan aina ensin ylös ja lasketaan sitten noin kolmannes tangon tai mesaanimaston pituudesta. Samoin suruliputuksen päättyessä lippu nostetaan ensin ylös ja lasketaan vasta sitten alas.

Kiinnittynyt alus noudattaa maissa suoritettavaa suruliputusta. Eräissä valtioissa on lisäksi tapana suruliputtaa aluksilla pitkäperjantaina, vaikka maissa ei näin tehdäkään.

Kulussa oleva alus suruliputtaa ainoastaan jos aluksella on vainaja. Kohdattaessa suruliputtava alus, on kunnioittavaa laskea veneen lippu ohittamisen ajaksi.

Veneenomistajan kuolin- ja hautajaispäivänä suruliputtaminen ei Suomessa ole tapana, vaikka joissain maissa se onkin yleinen käytäntö. Tällöin myös veneenomistajan henkilökohtaiset viirit ovat puolitangossa. Muissa suruliputuksissa viirit ovat ylhäällä.

VIERAAN MAAN LIPUT

Kohteliaisuuslippu

Aikoinaan kun useimmat rahtilaivat olivat hakurahtiliikenteessä ja päällikön tehtävänä oli hankkia riittävästi rahtia ja matkustajia seuraavaan satamaan, tuli tavaksi nostaa määrämaan lippu keulamastoon osoittamaan, minne laiva oli menossa. Näin kaikki näkivät, minkä laivan päällikköön tuli ottaa yhteys rahtineuvotte-
lujen merkeissä.

Tänä päivänä vieraan maan lipulla eli kohteliaisuuslipulla ei ole entisenlaista käytännön merkitystä, vaan kysymys on todella vain kohteliaisuudesta. Meidän purjehdusvesillämme tuskin kukaan tulee huomauttamaan kohteliaisuuslipun puuttumisesta, mutta monissa kehitysmaissa lipun puuttuminen voi aiheuttaa todellisia vaikeuksia.

Kohteliaisuuslipun paikka on veneen stuurpuurin saalingissa. Lippu on saalingissa yksin, viirit on siirretty paapuurin saalinkiin. Moottoriveneessä, jonka mastossa ei ole saalinkia, voidaan lippua pitää maston huipussa.

Kohteliaisuuslippu nostetaan satamassa oman perälipun jälkeen ja lasketaan ennen sitä. Kohteliaisuuslippua ei siis pidä hetkeksikään jättää veneen ainoaksi kansallislipuksi.

Kohteliaisuuslipuksi voidaan nostaa ensimmäisen kerran lähtöpäivänä viimeisessä kotimaan satamassa ensimmäisen kohdemaan lippu, kuten matkustaja- ja rahtilaivatkin tekevät.

Seuraavaksi kohteliaisuuslippu liehuu ulkomailla vieraan valtion aluevesillä, jossa sitä käytetään aina, kun perälippu on ylhäällä. Avomerellä ei yleensä ole tapana käyttää kohteliaisuuslippua.

Kun maa vaihtuu, vaihdetaan myös kohteliaisuuslippu, koska kohteliaisuuslippuja voidaan käyttää vain yhtä kerrallaan.

Kohteliaisuuslippu lasketaan, kun on saavuttu ensimmäiseen kotimaan satamaan.

Henkilön kansallisuuden ilmaiseminen

Sangen uusi, vuokraveneiden käytöstä ulkomailla alkunsa saanut tapa on vieraan maan lipun käyttö paapuurin saalingissa. Kun suomalainen purjehtii ulkomailla vieraan lipun alla, hän voi nostaa paapuurin saalinkiin tavallisen Suomen pienoislipun. Vastaavasti kun suomalaisessa veneessä on Suomen aluevesillä ulkomaalainen, voidaan hänen kansallislippuaan pitää paapuurin saalingissa.

Näidenkään lippujen kanssa ei käytetä viirejä eikä lippuja samassa saalingissa, ja ne nostetaan kohteliaisuuslipun tavoin perälipun jälkeen ja lasketaan ennen sitä.

VIIRIT

Viirien luokittelu

Viirit ovat hyvin kauan olleet laivan päällikön, virka-aseman, varustamon, suvun, kaupungin, yhteisön, henkilön jne. tunnusmerkkejä.

Veneilyssä tunnetaan Suomessa nykyisin viralliset viirit, yhdistysten viirit ja muut viirit. Tämä on myös viirien keskinäinen arvojärjestys.

Virallisia viirejä ovat asetuksessa mainitut, perälipusta johdetut kommodorin, varakommodorin ja veneenomistajan viirit sekä kunniajäsenen ja kilpailulautakunnan liput.

Yhdistysten viirejä ovat yhdistysten säännöissä mainitut, jäsentunnuksena käytetyt viirit. Niille on usein haettu myös heraldinen hyväksyminen. Tällaisia ovat mm moottorivenekerhojen kerhoviirit ja Merikarhuviiri. Jäsenyyden lisäksi yhdistysviiri voi osoittaa luottamushenkilön asemaa yhdistyksessä (SVEL:n valkoinen viiri, Merikarhuviiri) tai pätevyyttä (SNL:n laivuriviirit, partiolaisten kippariviiri).

Muita viirejä ovat erilaiset henkilöviirit, veneviirit, vapaamuotoiset "varustamoviirit" sekä tunnus- ja mainosviirit. Viimemainitut voivat olla hyvinkin erimuotoisia ja kirjavia käyttötarkoituksesta riippuen. Tunnusviirejä käytetään paljon kilpailuissa ja eskaadereissa tunnistus- ja mainostarkoituksessa. Mainosviirit ovat etupäässä huomion herättämistä varten, ja niitä voi useimmiten käyttää vain veneen ollessa kiinnittyneenä.

Viirien käyttö

Viirien paikka on pääsääntöisesti styyrpuurin saalingissa. Kun kohteliaisuuslippu on nostettuna, siirretään viirit paapuurin saalinkiin. Kohteliaisuuslippu on saalingissa yksin eikä sen alla pidetä viirejä.

Viirit nostetaan arvokkain ylimmäksi. Järjestys on seuraava:

- virallinen kommodorin, varakommodorin tai veneenomistajan viiri tahi kunniajäsenen lippu
- yhdistysviiri, joiden keskinäinen arvojärjestys on vapaa ja on useimmiten määritetty ao. yhdistyksen säännöissä tai ohjeissa
- henkilö-, vene- tai varustamoviiri.

Tunnusviirien paikka on yleensä määrätty kilpailu- tai eskaaderiohjeessa. Yleisin paikka on purjeveneissä peräharuksessa ja moottoriveneissä merenkulkumastossa.

Mainosviirejä on näkynyt ripustettavan milloin keulaharukseen, milloin vanttiin. Niiden kanssa samaa luokkaa ovat erimuotoiset tuulipussit ja muut, lähinnä lasten viihdyttämiseen tarkoitetut koristeviirit. Merirosvolipun käyttö leikkimielessäkin on hyvien tapojen vastaista.

Viirejä pidetään nostettuna samanaikaisesti enintään kolme. Viirit pidetään nostettuina vaikkapa koko purjehduskauden ajan ao. yhdistyksen sääntöjä noudattaen. Hyvä tapa kuitenkin edellyttää, että kulussa oltaessa veneessä pidetään nostettuna vain niitä viirejä, joita veneen kulloinenkin päällikkö on oikeutettu käyttämään. Edelleen on syytä valvoa, että viirit pysyvät ehjinä, ja vaihtaa tarvittaessa kuluneen tilalle uusi.

Viirejä ja varsinkaan mainoslippuja ei saa käyttää perälipun korvikkeena. Tämä on syytä muistaa myös kunniajäsenen lipun ja kilpailulautakunnan lipun osalta, vaikka ne ovatkin lipun muotoisia.

Ulkomaisia viirejä käytetään samoin kuin suomalaisia, mutta aina vastaavaa suomalaista viiriä alemmalla paikalla.