

Ammattiveneiden turvallisuus

Määräyksen tausta ja säädösperusta

Ammattiveneiden turvallisuudesta annettavan määräyksen (jäljempänä ammattiveneääräys) taustalla on vuonna 1990 annettu Pohjoismainen venenormisto, joka koskee alle 15 metrin pituisia ammattiveneitä. Se on kehitetty Pohjoismaiden merenkulkuviranomaisten ja Det Norske Veritaksen kesken. Sen kehittäminen on kuitenkin päättynyt 1990-luvun alkupuolella. Tämän jälkeen VTT Expert Services Oy, joka oli Teknologian tutkimuskeskus VTT Oy:n tytäryhtiö, on kehittänyt ammattiveneohjeiston, jossa Pohjoismaista venenormistoa on kehitetty edelleen ja joka pohjautuu lisäksi muun muassa ISO-standardeihin. Ammattiveneohjeistoon sisältyy muun muassa tiettyjä lisämerkintöjä, kuten lisämerkintä ”öljyntorjunta”. VTT Expert Services Oy:n omistuspohja on vaihtunut 1.6.2018 ja sen nimi on muuttunut Eurofins Expert Services Oy:ksi.

Aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain (1686/2009, jäljempänä alusturvallisuuslaki) 2 §:n 15 kohdassa määritellään, mitä ammattiveneellä tarkoitetaan alusturvallisuuslaissa ja sen nojalla annetuissa säännöksissä ja määräyksissä. Sen mukaan ammattiveneellä tarkoitetaan alusta, jonka pituus on vähintään 5,5 metriä mutta alle 24 metriä ja jota käytetään ammatin tai elinkeinon harjoittamiseen.

Alusturvallisuuslain 5 §:ssä (Alusta koskevat yleiset turvallisuusvaatimukset) säädetään, että ”merenkulkuun käytettävän aluksen on oltava niin suunniteltu, rakennettu, varustettu ja lastattu tai sellaisessa painolastissa ja sellaisin vaadittavin tarvikkein varustettu sekä muutoinkin sellainen, että ihmishenki, omaisuus ja ympäristö voidaan katsoa turvatuiksi ottaen huomioon sekä kulkuveden laatu että liikenne, johon alusta käytetään”.

Alusturvallisuuslain 23 §:n 1 momentissa annetaan Liikenne- ja viestintävirastolle valtuus antaa tietyille aluksille tarkempia teknisiä määräyksiä edellä mainittujen yleisten turvallisuusvaatimusten täyttämiseksi ja alusturvallisuuden kannalta riittävän tason varmistamiseksi. Sen nojalla Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa määräyksiä muille kuin alusturvallisuuslain 21 ja 22 §:ssä tarkoitetuille aluksille. Ammattivene on tällainen muu kuin alusturvallisuuslain 21 ja 22 §:ssä tarkoitettu alus, ja tällä määräyksellä annetaan tällaisia tarkempia teknisiä määräyksiä ammattiveneille. Alusturvallisuuslain 23 §:n 1 momentin nojalla voidaan antaa määräyksiä ammattiveneen

- 1) rakenteesta ja varusteista;
- 2) vakavuudesta;
- 3) pää- ja apukoneistosta, laitteista sekä järjestelmistä;
- 4) merenkulkulaitteista ja -varusteista;
- 5) kulkuvaloista sekä viestintä- ja merkinantolaitteista;
- 6) radiolaitteista;
- 7) paloturvallisuudesta;
- 8) hengenpelastuslaitteista;
- 9) sähköasennuksista ja -laitteista; sekä
- 10) muista vastaavista teknisistä seikoista.

Alusturvallisuuslain muutoksella (laki 169/2019) ammattiveneitä koskevaa alusturvallisuuslain sääntelyä on muutettu seuraavalla tavalla:

Uudessa alusturvallisuuslain 23 a §:ssä säädetään ammattiveneen vaatimustenmukaisuudesta. Sen mukaan ammattiveneen valmistajan on varmistettava 23 §:n nojalla annettujen teknisten määräysten noudattamiseksi, että ammattivene on suunniteltu ja rakennettu vaatimusten mukaisesti, ja huolehdittava siitä, että huviveneiden turvallisuudesta ja päästövaatimuksista annetun lain (1712/2015) 4 luvussa tarkoitettu ilmoitettu laitos, vastaava toisen Euroopan unionin jäsenvaltion (EU:n jäsenvaltion) tai Euroopan talousalueeseen kuuluvan valtion (ETA-valtion) viranomaisen nimeämä ilmoitettu laitos tai hyväksytty luokituslaitos arvioi ammattiveneen vaatimustenmukaisuuden.

Pykälän mukaan vastaavalla toisen EU:n jäsenvaltion tai ETA-valtion viranomaisen nimeämällä ilmoitetulla laitoksella on oltava edustaja, jolla on kotipaikka Suomessa ja joka käyttää ilmoitetun laitoksen puhevaltaa tuomioistuimissa ja muun viranomaisen luona.

Jos ammattiveneettä muutetaan vaatimustenmukaisuuden arvioinnin jälkeen merkittävästi, pykälän mukaan laivanisännän on huolehdittava siitä, että ammattiveneelle tehdään uusi vaatimustenmukaisuuden arviointi.

Pykälässä säädetään myös ammattiveneen todistuskirjasta. Sen mukaan Liikenne- ja viestintävirasto myöntää hakemuksesta ammattiveneen todistuskirjan vaatimusten mukaiselle ammattiveneelle ja ammattiveneelle, jonka toisen valtion viranomaisen on hyväksynyt vastaavan säännöstönsä mukaisesti, jos sen turvallisuustaso vastaa ainakin 23 §:n nojalla annetuissa teknisissä määräyksissä asetettua ammattiveneen turvallisuustasoa. Ammattiveneen todistuskirjaan rinnastetaan hyväksytyyn luokituslaitoksen myöntämä todistuskirja, jolla osoitetaan, että ammattivene täyttää hyväksytyyn luokituslaitoksen sääntöjen tai standardien vaatimukset.

Lisäksi pykälässä annetaan Liikenne- ja viestintävirastolle valtuus antaa tarkempia määräyksiä ammattiveneen vaatimustenmukaisuuden arvioinnista ja siinä käytettävistä menettelyistä sekä ammattiveneen todistuskirjan hakemisesta.

Uudessa alusturvallisuuslain 28 a §:ssä säädetään ammattiveneen varalaidasta ja lastimerkistä. Siinä kansainvälisessä liikenteessä tai kotimaanliikenteessä olevalta ammattiveneeltä edellytetään kulkuveden laatu huomioon ottaen turvallista varalaidaa.

Pykälän mukaan lastin kuljettamiseen tarkoitettulla kansainvälisessä liikenteessä tai kotimaanliikenteessä olevalta ammattiveneellä on oltava ammattiveneen lastimerkki. Lakia 169/2019 koskevan hallituksen esityksen (HE 198/2018 vp) yksityiskohteisissa perusteluissa todetaan, että lastin kuljettamiseen tarkoitettulla ammattiveneellä tarkoitetaan ammattiveneettä, jolla on erityisominaisuus "lastin kuljetus".

Lisäksi pykälässä annetaan Liikenne- ja viestintävirastolle valtuus antaa tarkempia teknisiä määräyksiä ammattiveneen rakenteellisista vaatimuksista, varalaidasta ja sen laskemisesta sekä ammattiveneen lastimerkin mitoista, sijainnista ja merkitsemistavasta.

Lailla 169/2019 alusturvallisuuslakiin tehdyt muutokset tulivat voimaan 21.12.2019.

Ammattiveneemääräyksen tavoitteena on asettaa ammattiveneille määräyksen tasolla vaatimuksia ja mahdollistaa niiden katsastaminen ammattiveneiksi. Tavoitteena on myös se, että ilmatyynyalukset ja hydrokopterit voidaan rakentaa vastaisuudessa ammattiveneemääräyksen mukaan.

Lisäksi tavoitteena on se, että ammattiveneemääräyksen antamisen jälkeen myös eräiden muiden alusten runkorakenne voidaan mitoittaa ja eräiltä osin rakentaa alusten runkorakenteista annetun määräyksen (TRAFI/9321/03.04.01.00/2013)

puitteissa ammattivenemääräyksen mukaisesti. Alusten runkorakenteista annettu määräys mahdollistaa ammattivenemääräyksen soveltamisen muun muassa eräiden alusten mitoitukseen (1.1 kohta), runkorakenteeseen ja rakenteelliseen lujuuteen (2 kohta), uudisrakenteiden ja korjausten laadunvarmennukseen (6 kohta) ja ankkuriin ja ankkurikettinkiin (10 kohta).

Todettakoon, että laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain (1687/2009) 2 §:n 21 kohdan ja liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) II osan 10 luvun 97 §:n 15 kohdan mukaan ammattiveneet ovat kyseisissä laeissa määritelmällisesti lastialuksia. Näin ollen niihin tulevat sovellettavaksi vastaavat kyseisten lakien ja niiden nojalla aluksen miehityksestä ja laivaväen pätevyydestä annetun valtioneuvoston asetuksen (508/2018) mukaiset lastialuksen miehitys- ja pätevyysvaatimukset.

Määräyksen valmistelu

Määräysluonnos on valmisteltu virkatyönä Liikenne- ja viestintävirastossa.

Määräysluonnoksessa on huomioitu lailla 169/2019 alusturvallisuuslakiin tehdyt muutokset.

Määräysluonnos ja perustelumuuistioluonnos ovat olleet sidosryhmillä lausuttavana 15.4.-15.5.2019. Lausuntopyyntö on julkaistu Liikenne- ja viestintäviraston internetsivuilla ja on lähetetty sidosryhmille sähköpostitse. Määräyshankkeesta on järjestetty 11.10.2019 sidosryhmätilaisuus, johon on kutsuttu lausunnon antajat.

Lausunnot on otettu huomioon tämän perustelumuuistion liitteenä olevassa kommenttikosteessa selostetulla tavalla ja määräykseen ja tähän perustelumuuistioon on tehty tarpeelliset muutokset.

Lisäksi määräykseen on tehty seuraavat muutokset:

Määräyksen 2.1 kohtaan on tehty lausuntokierroksen jälkeen lisäys, jonka mukaan ammattiveneen suunnittelussa ja rakentamisessa huomioitavista ympäristönsuojeluun liittyvistä vaatimuksista säädetään merenkulun ympäristönsuojelulaissa (1672/2009) ja sen nojalla annetuissa asetuksissa, ja liitteen 2.1 kohtaan lisäys, jonka mukaan ammattiveneen suunnittelussa ja rakentamisessa on huomioitava kyseisen lain ja sen nojalla annettujen asetusten vaatimukset. Lisäksi määräyksen 2.1 kohtaan on lisätty, että ammattiveneen ylläpitoon ja korjauksiin sovelletaan, mitä alusten runkorakenteista annetussa määräyksessä määrätään alusten ylläpidosta ja korjauksesta.

Määräyksen liitteen 1.3 kohdasta on poistettu maininta ilmatyynyaluksista ja hydrokoptereista, koska ne ovat kohdan ensimmäisessä lauseessa tarkoitettuja pintaaluksia, joilla on oma propulsiokoneisto.

Määräyksen liitteen erityisominaisuuksissa olevat kohdat "Tarkoitus" on muutettu kohdiksi "Soveltaminen" ja samalla osa erityisominaisuuksista on muutettu pakollisiksi tiettyjen edellytysten täyttyessä. Liitteen 5 kohdassa (erityisominaisuus "öljyntorjunta"), 9 kohdassa (erityisominaisuus "kansinosturi"), 10 kohdassa (erityisominaisuus "ilmatyynyalus") ja 11 kohdassa (erityisominaisuus "hydrokopteri") olleet kohdat "Soveltamisala" on poistettu ja niiden tekstit on siirretty soveltuvin osin kohtien "Soveltaminen" alle.

Määräyksen liitteen 9.3.3 kohtaa on selkeytetty.

Määräykseen on myös tehty pieniä kielellisiä ja muita täsmennyksiä.

Arvio määräyksen vaikutuksista

Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Liikenne- ja viestintäviraston kannalta määräys selkeyttää yleisesti viraston sisäistä toimintaa ja selkeyttää myös määräyksen suhdetta niihin muihin Liikenne- ja viestintäviraston määräyksiin, joissa on viittauksia ammattiveneemääräykseen.

Se, että ilmoitettu laitos arvioi ammattiveneen vaatimustenmukaisuuden ja Liikenne- ja viestintävirasto myöntää ammattiveneen todistuskirjan, ei muuta vallitsevaa käytäntöä eikä edellytä tietojärjestelmämuutoksia. Alusturvallisuuslain muutokset mahdollistavat kuitenkin sen, että myös toisen EU:n jäsenvaltion tai ETA-valtion viranomaisen nimeämä ilmoitettu laitos tai hyväksytty luokituslaitos voi arvioida ammattiveneen vaatimustenmukaisuuden. Lisäksi kyseiset muutokset mahdollistavat sen, että ammattiveneen todistuskirjaan rinnastetaan tiettyjen edellytysten täyttyessä hyväksytyn luokituslaitoksen myöntämä todistuskirja.

Ammattiveneiden suunnittelu- ja rakennehyväksynnän arvioidaan siirtyvän enemmän ilmoitetuille laitoksille ja hyväksytyille luokituslaitoksille ja näin Liikenne- ja viestintäviraston työkuorman arvioidaan keventyvän. Tosin asiakkaalle jäisi jatkosakin vaihtoehdoksi halutessaan rakennuttaa alle 24 metrin pituinen alus muiden Liikenne- ja viestintäviraston rakennemääräysten mukaisesti, jos se kuuluu näiden määräysten soveltamisalan piiriin.

Muille viranomaisille ei ole tulossa tehtäviä tämän määräyksen antamisen perusteella. Ympäristöministeriön alaisesta öljysuojarahastosta on mahdollista hakea korvausta öljyntorjuntakaluston hankintakustannuksiin ja sieltä on haettu korvausta ammattiveneiden, joilla on lisämerkintä eli erityisominaisuus ”öljyntorjunta”, hankintakustannusten korvaamiseen. Korvauksen saamisen edellytyksenä on ollut muun muassa Liikenne- ja viestintäviraston myöntämä ammattiveneen todistuskirja, joita Liikenne- ja viestintävirasto on tähän saakka myöntänyt Pohjoismaisen venenormiston perusteella. Määräyksellä ei ole vaikutusta öljysuojarahaston toimintaan Liikenne- ja viestintäviraston myöntämien todistuskirjojen osalta, koska Liikenne- ja viestintävirasto myöntää vastaisuudessaakin ammattiveneen todistuskirjoja, mutta esimerkiksi siitä, että hyväksytyn luokituslaitoksen ammattiveneelle myöntämä todistuskirja voidaan tietyin edellytyksin rinnastaa ammattiveneen todistuskirjaan, saattaa aiheutua muutoksia öljysuojarahaston toimintatapoihin.

Ennen määräyksen antamista alusturvallisuuslain ammattiveneen määritelmän piiriin kuuluvat alukset on katsastettu lastialuksiksi tai matkustaja-aluksiksi. Määräyksen antamisen jälkeen tällaisia veneitä ei enää katsasteta lastialuksiksi tai matkustaja-aluksiksi, vaan ne katsastetaan ammattiveneiksi alusturvallisuuslaissa ja alusten katsastuksista annetussa määräyksessä (TRAFICOM/79524/03.04.01.00/2019; määräyksen muuttamisesta on tehty määräyshankepääätös asianumerolla TRAFICOM/90286/03.04.01.00/2020) tarkoitetulla tavalla. Ammattivene voidaan katsastaa tietyn erityisominaisuuden omaavaksi ammattiveneeksi, kuten esimerkiksi lastia kuljettavaksi ammattiveneeksi, jos se on saanut erityisominaisuuden ”lastin kuljetus”.

Ennen määräyksen antamista alle 24 metrin pituiset ilmatyynyalukset ja hydrokopterit on katsastettu lastialuksiksi. Määräyksen antamisen jälkeen ammattiveneen määritelmän piiriin kuuluvat ilmatyynyalukset ja hydrokopterit voidaan katsastaa ammattiveneiksi.

Määräyksen antamisen jälkeen myös eräiden muiden alusten runkorakenne voidaan mitoittaa ja eräiltä osin rakentaa alusten runkorakenteista annetun määräyksen (TRAFI/9321/03.04.01.00/2013) puitteissa ammattiveneemääräyksen mukaisesti. Tällaisissa tapauksissa aluksen suunnittelun ja rakenteen hyväksyy Liikenne- ja viestintävirasto.

Vaikutukset asiakkaiden toimintaan (toiminnalliset ja taloudelliset)

Ammattiveneiden valmistajat ovat pääsääntöisesti pienyrityksiä. Ilmoitetut laitokset ovat pääosin pienyrityksiä, mutta ne voivat kuulua suurempaan konserniin. Hyväksytyt luokituslaitokset ovat pääsääntöisesti suuria yhteisöjä. Suomessa valmistetaan vuodessa noin 20-30 ammattiveneettä ja viennin osuus näistä on 30 %. Ammattiveneitä käyttävät eri viranomaiset ja kunnat. Ammattiveneitä käyttävät myös yritykset ja yhteisöt ammatin harjoittamiseen tai elinkeinotoimintaan. Nämä yritykset ja yhteisöt ovat pääosin pieniä.

Määräyksen antaminen selkeyttää asiakkaiden kannalta sitä, mitä ammattiveneiden turvallisuutta koskevia vaatimuksia sovelletaan, koska vaatimukset asetetaan ensimmäistä kertaa määräyksen tasolla.

Alusturvallisuuslain muutokset mahdollistavat sen, että myös toisen EU:n jäsenvaltion tai ETA-valtion viranomaisen nimeämä ilmoitettu laitos tai hyväksytty luokituslaitos voi arvioida ammattiveneen vaatimustenmukaisuuden. Tämä lisää asiakkaiden valinnanvapautta ja mahdollisesti alentaa asiakkaiden kustannuksia, koska asiakkaat voivat kilpailuttaa ilmoitettuja laitoksia ja hyväksytyjä luokituslaitoksia. Tämä mahdollistaa myös ammattiveneiden vaatimustenmukaisuuden arvioinnin ulkomailta. Mahdollisesti myös ammattiveneiksi soveltuvien veneiden tarjonta kasvaa.

Määräyksessä edellytetään, että ilmoitetun laitoksen tai hyväksytyt luokituslaitoksen suorittamassa vaatimustenmukaisuuden arvioinnissa jokainen alus on tarkastettava erikseen. Muilta osin ilmoitettu laitos tai hyväksytty luokituslaitos voi suorittaa vaatimustenmukaisuuden arvioinnin tilaajan tai valmistajan kanssa sopimallaan tavalla.

Kun ammattiveneen vaatimustenmukaisuus on arvioitu määräyksen liitteen mukaisesti, veneelle on mahdollista saada helpommin CE-merkintä, koska ns. perustason ammattivene, jolla ei ole erityisominaisuuksia, on rakennettu pääosin samojen vaatimusten mukaisesti kuin huvivene. Tämä helpottaa jälleenmyyntiä mahdollistamalla myymisen kuluttajamarkkinoilla, jos vene täyttää CE-merkintää koskevat vaatimukset.

Asiakas voi katsastuttaa ammattiveneen ammattiveneeksi sen sijaan, että se katsastutetaan lastialukseksi, jolloin siihen voidaan soveltaa jo olemassa olevia ammattiveneen varustevaatimuksia. Esimerkiksi hengenpelustuslaitteiden osalta vaatimukset ovat osittain erilaiset.

Asiakas voi katsastuttaa ilmatyynyaluksen tai hydrokopterin ammattiveneeksi sen sijaan, että se katsastutetaan lastialukseksi.

Asiakas ei voi katsastuttaa ammattiveneettä matkustaja-alukseksi, koska ammattiveneääräykseen ei sisälly erityisominaisuuksia "matkustajien kuljetus", eikä ammattiveneellä voi kuljettaa enemmän kuin 12 matkustajaa, sillä muutoin kyseessä on alusturvallisuuslaissa tarkoitettu matkustaja-alus, johon sovelletaan matkustaja-aluksia koskevia vaatimuksia.

Määräyksen antamisen jälkeen myös eräiden muiden alusten runkorakenne voidaan mitoittaa ja eräiltä osin rakentaa alusten runkorakenteista annetun määräyksen puitteissa ammattiveneääräyksen mukaisesti, mikä muun muassa mahdollistaa Pohjoismaisen venenormiston ja hyväksytyt luokituslaitoksen sääntöjen ohella muiden materiaalien kuin teräksen ja alumiinin käyttämisen rungon rakentamisessa.

Turvallisuusvaikutukset

Määräyksellä parannetaan ammattiveneiden turvallisuutta, koska niitä koskevia vaatimuksia yhtenäistetään. Ammattiveneitä koskevissa turvallisuusvaatimuksissa otetaan myös huomioon veneiden erilaiset käyttötarkoitukset ja ominaisuudet.

Sen, että ns. perustason ammattivene, jolla ei ole erityisominaisuuksia, täyttää tietyt ammattiveneen suunnittelua ja rakennetta koskevat yleiset vaatimukset, voi osoittaa esimerkiksi tiettyjen huvivenettä koskevien yhdenmukaistettujen standardien tai niiden osien vaatimusten täyttämällä tietyin määräyksessä määritellyin poikkeuksin ja lisäyksin. Näiden yhdenmukaistettujen standardien sisältöä ei ole tekijänoikeussyistä kirjoitettu auki määräyksessä – tämän vuoksi näihin yhdenmukaistettuihin standardeihin tehdyt, esimerkiksi turvallisuuteen liittyvät, päivitykset eivät edellytä määräyksen muuttamista. Näitä yhdenmukaistettuja standardeja päivitetään säännöllisesti, jos standardeissa esimerkiksi havaitaan virheitä tai puutteita, mikä parantaa turvallisuutta. Standardien päivittämisen myötä myös tekninen kehitys tulee huomioitua.

Onnettomuustutkintakeskus (OTKES) on antanut 28.9.2018 tutkintaselostuksen "Luotsiveneen L-242 (FIN) kaatuminen ja uppoaminen Suomenlahdella, Emäsalon eteläpuolella 8.12.2017" (tutkintaselostus 12/2018), jossa on esitetty suosituksena, että "Liikenteen turvallisuusvirasto laatii ammattiveneitä koskevat säännöt, joissa otetaan huomioon ammattiveneiden erilaisiin käyttötarkoituksiin ja olosuhteisiin liittyvät erityisvaatimukset. [2018-S35]". Tällä määräyksellä täytettäisiin OTKESin esittämä suositus.

Ympäristövaikutukset

Määräyksen antamisella ei ole huomattavia ympäristövaikutuksia.

Vaikutukset esteettömyyteen

Määräyksen antamisella ei ole vaikutuksia esteettömyyteen.

Yksityiskohtaiset perustelut

1 YLEISTÄ

1.1 Määräyksen tarkoitus

Määräyksellä annetaan alusturvallisuuslain 23 §:n 1 momentissa tarkoitettuja tarkempia teknisiä määräyksiä ammattiveneelle lain 5 §:ssä säädettyjen yleisten turvallisuusvaatimusten täyttämiseksi ja alusturvallisuuden kannalta riittävän tason varmistamiseksi, alusturvallisuuslain 23 a §:n 3 momentissa tarkoitettuja tarkempia määräyksiä ammattiveneen vaatimustenmukaisuuden arvioinnista ja siinä käytävistä menettelyistä sekä alusturvallisuuslain 28 a §:n 2 momentissa tarkoitettuja tarkempia teknisiä määräyksiä ammattiveneen rakenteellisista vaatimuksista, varalaidasta ja sen laskemisesta ja ammattiveneen lastimerkin mitoista, sijainnista ja merkitsemistavasta.

Määräys koskee ammattiveneen rakenneturvallisuutta. Määräys koskee ammattiveneen rakennetta laajassa merkityksessä eli siten, että siihen kuuluu muun muassa ammattiveneen runko, vakavuus, koneisto, sähköasennukset ja paloturvallisuus. Ammattiveneen varusteista, kuten ammattiveneen radiolaitteista, hengenpelastuslaitteista sekä navigointilaitteista ja -järjestelmistä, ja katsastuksista määrätään erikseen määräyksen 2.3 ja 2.4 kohdissa kuvatulla tavalla.

1.2 Määritelmät

Kohdassa esitetään ne määräyksen kannalta olennaiset määritelmät, jotka eivät sisälly alusturvallisuuslain 2 §:ään.

Suunnitteluluokilla A, B, C ja D tarkoitetaan voimassa olevan huviveneiden turvallisuudesta ja päästövaatimuksista annetun määräyksen (jäljempänä huvivenemääräys) liitteeseen 1 sisältyviä suunnitteluluokkia A, B, C ja D vastaavia suunnittelu-

luokkia. Tällä hetkellä voimassa olevan huviveneiden turvallisuutta ja päästövaatimuksia koskevan määräyksen diaarinumero on TRAFI/10668/03.04.01.00/2015.

Ilmoitetulla laitoksella tarkoitetaan huviveneiden turvallisuudesta ja päästövaatimuksista annetun lain 4 luvussa tarkoitettua ilmoitettua laitosta tai vastaavaa toisen Euroopan unionin jäsenvaltion tai Euroopan talousalueeseen kuuluvan valtion viranomaisten nimeämää ilmoitettua laitosta.

Vaatimustenmukaisuudella tarkoitetaan sitä, että ammattivene on siihen sovellettavien määräyksen liitteen vaatimusten tai hyväksytyn luokituslaitoksen sääntöjen tai standardien vaatimusten mukainen.

1.3 Soveltamisala

Määräystä sovelletaan ammattiveneisiin.

Määräystä ei sovelleta kantosiipialuksiin eikä maaefektialuksiin, koska määräyksen vaatimukset eivät sovellu tämäntyyppiin aluksiin.

2 TURVALLISUUSVAATIMUKSET

2.1 Rakenne

Kohdassa määrätään, että ammattiveneen on oltava suunniteltu ja rakennettu niin, että se täyttää vakavuutensa ja kelluvuutensa, rakenteensa, propulsionsa ja ohjailunsa ja muiden turvallisuusnäkökohtien sekä mahdollisten käyttötarkoitukseensa soveltuvien erityisominaisuuksien osalta määräyksen liitteen vaatimukset tai hyväksytyn luokituslaitoksen säännöt tai hyväksytyn luokituslaitoksen standardit sellaisina kun ne ovat aluksen rakentamissopimuksen allekirjoituspäivänä.

Ammattiveneen on siten oltava suunniteltu ja rakennettu joko määräyksen liitteen, johon sisältyvät tarkemmat ammattiveneen rakenneturvallisuutta koskevat määräykset, tai vaihtoehtoisesti hyväksytyn luokituslaitoksen sääntöjen tai hyväksytyn luokituslaitoksen standardien mukaisesti.

Määräyksessä on asetettu kaikille ammattiveneille yleiset turvallisuusvaatimukset ja nämä vaatimukset täyttävä vene on ns. perustason ammattivene. Ammattiveneen tilaaja voi edellyttää ammattiveneeltä nämä yleiset vaatimukset ylittävää tasoa tai lisätä ammattiveneeseen erityisominaisuuksia, jotka liittyvät esimerkiksi ammattiveneen rakenteeseen ja vakavuuteen ja käyvät ilmi määräyksen liitteen 3–11 kohdista, veneen käyttötarkoituksen ja suunniteltujen käyttöolosuhteiden perusteella. Osa erityisominaisuuksista on tietyin edellytyksin pakollisia ja osa niistä on valinnaisia. Ammattiveneen tilaajan on yhdessä suunnittelijan tai valmistajan kanssa ratkaistava tapauskohtaisesti se, millaisia ominaisuuksia kuhunkin veneeseen tarvitaan, kun on tiedossa, millaiseen käyttöön ja minkälaisiin olosuhteisiin vene on tarkoitettu.

Kohdassa todetaan, että ammattiveneen suunnittelussa ja rakentamisessa huomiota otettavista työturvallisuuteen liittyvistä vaatimuksista säädetään laivaväen työ- ja asuinympäristöstä sekä ruokahuollosta aluksella annetussa laissa (395/2012) ja sen nojalla annetuissa asetuksissa. Viittaus lakiin ja sen nojalla annettuihin asetuksiin on informatiivinen. Tällä hetkellä suunnitteluun ja rakentamiseen mahdollisesti vaikuttavaa sääntelyä on kyseisen lain lisäksi ainakin työympäristöstä aluksessa annetussa valtioneuvoston asetuksessa (289/2017; jäljempänä työympäristöasetus), laivaväen asuinympäristöstä aluksella annetussa valtioneuvoston asetuksessa (825/2012; jäljempänä asuinympäristöasetus) ja laivaväen ruokahuollosta aluksella annetussa valtioneuvoston asetuksessa (820/2012; jäljempänä ruokahuoltoasetus). Esimerkiksi työympäristöasetusta sovelletaan sen 1 §:n mukaan aluksiin, joilla työskentelee laivaväkeä. Kyseistä asetusta sovelletaan siten ammattiveneisiin, mutta sen soveltamisalan ulkopuolelle on kuitenkin jätetty ilmatyynyalukset.

Kohdassa todetaan myös, että ammattiveneen suunnittelussa ja rakentamisessa huomioon otettavista ympäristönsuojeluun liittyvistä vaatimuksista säädetään me-

renkulun ympäristönsuojelulaissa ja sen nojalla annetuissa asetuksissa. Maininta on tarpeen, koska ammattiveneitä koskevat pakokaasupäästövaatimukset määräytyvät merenkulun ympäristönsuojelulain mukaan, kun taas huviveneitä koskevat pakokaasupäästövaatimukset määräytyvät huvivenemääräyksen mukaan, jossa on tällä hetkellä tiukempia vaatimuksia kuin merenkulun ympäristönsuojelulaissa. Vaatimukset poikkeavat toisistaan typen oksidipäästöjen osalta silloin, kun ammattiveneessä on dieselmoottori, jonka lähtöteho on yli 130 kW. Merenkulun ympäristönsuojelulaissa säädetään muun muassa (7 luvun 5 §:n 1 mom.), että aluksen dieselmoottorin sekä sen pakokaasujen puhdistuslaitteiden ja puhdistusmenetelmien on oltava EU:n säädösten vaatimusten mukaiset. Jos dieselmoottorin lähtöteho on yli 130 kW, puhdistuslaitteiden ja puhdistusmenetelmien on oltava myös MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen vaatimusten mukaiset. Merenkulun ympäristönsuojelulain nojalla on annettu muun muassa valtioneuvoston asetus merenkulun ympäristönsuojelusta (76/2010), joka myös sisältää ammattiveneen suunnittelussa ja rakentamisessa huomioitavia vaatimuksia.

Kohdassa määrätään, että ammattiveneen ylläpitoon ja korjauksiin sovelletaan, mitä alusten runkorakenteista annetussa määräyksessä määrätään alusten ylläpidosta ja korjauksesta.

2.2 Vaatimustenmukaisuuden arviointimenettelyt

Vaatimustenmukaisuuden arvioinnilla tarkoitetaan prosessia sen arvioimiseksi, täytyvätkö tässä määräyksessä ammattiveneen suunnittelulle ja rakenteelle asetetut vaatimukset.

Kohdassa määrätään, että ammattiveneen valmistaja tarkastuttaa ammattiveneen suunnittelun ja rakenteen vaatimustenmukaisuuden valintansa mukaan joko ilmoitetulla laitoksella tai hyväksytyllä luokituslaitoksella.

Vaatimustenmukaisuuden arvioinnin on oltava sellainen, että vaatimustenmukaisuuden arviointimenettelyssä jokainen alus tarkastetaan erikseen silloinkin, kun alus valmistetaan sarjatuotannossa. Tämä edellytys koskee sekä ilmoitetun laitoksen että hyväksytyyn luokituslaitoksen suorittamaa vaatimustenmukaisuuden arviointia.

Muilta osin ilmoitettu laitos tai hyväksytty luokituslaitos voi suorittaa vaatimustenmukaisuuden arvioinnin valitsemallaan tavalla. Ilmoitettu laitos voi esimerkiksi soveltaa vaatimustenmukaisuuden arvioinnissa soveltuvin osin seuraavia tuotteiden kaupan pitämiseen liittyvistä yhteisistä puitteista ja päätöksen 93/465/ETY kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston päätöksen N:o 768/2008/EY (ns. akkreditointi- ja markkinavalvontapäätös) liitteessä II kuvattuja moduuleja:

- 1) moduuli B yhdessä moduulin D kanssa,
- 2) moduuli B yhdessä moduulin F kanssa tai
- 3) moduuli G.

Nämä esimerkinomaisesti mainitut moduulit ovat osittain samoja kuin ne moduulit, joita sovelletaan huviveneiden vaatimustenmukaisuuden arviointiin.

Ilmoitetun laitoksen suorittamasta vaatimustenmukaisuuden arvioinnista on toimitettava Liikenne- ja viestintävirastolle tarkastusraportti, josta määrätään tarkemmin määräyksen liitteessä.

2.3 Varusteet

Kohdassa todetaan, että ammattiveneen varusteista määrätään voimassa olevissa alusten hengenpelastuslaitteista, alusten radiolaitteista ja alusten navigointilaitteista ja -järjestelmistä annetuissa määräyksissä. Jos ammattiveneellä on erityisominaisuus "ilmatyynyalus" tai "hydrokopteri", siihen sovelletaan kuitenkin alusten hengenpelastuslaitteita ja alusten radiolaitteita koskevissa määräyksissä ilmatyyny-

alukselle ja alusten navigointilaitteita ja -järjestelmiä koskevassa määräyksessä ammattiveneelle asetettuja vaatimuksia.

Tällä hetkellä edellisessä kappaleessa mainittujen voimassa olevien määräysten diaarinumerot ovat TRAFI/27401/03.04.01.00/2017, TRAFI/366732/03.04.01.00/2017 ja TRAFI/16915/03.04.01.00/2012.

Se, että ammattivene on varustettu kyseisissä määräyksissä määrätyillä varusteilla, tarkastetaan katsastuksessa.

2.4 Katsastukset

Kohdassa todetaan, että ammattiveneen katsastuksista säädetään alusturvallisuuslain 6 luvussa ja määrätään tarkemmin voimassa olevassa alusten katsastuksista annetussa määräyksessä.

Alusturvallisuuslain 51 §:n 1 momentissa säädetään, että ammattivene on peruskatsastettava ennen sen asettamista liikenteeseen suomalaisena aluksena. Alusturvallisuuslain 51 §:n 2 momentin sanamuotoa on muutettu lailla 169/2019 niin, että siinä säädetään, että ammattiveneelle on peruskatsastuksen lisäksi tehtävä tarvittaessa uusintakatsastus, vuosikatsastus, välikatsastus ja määräaikainen katsastus. Alusturvallisuuslain 51 §:n 3 momentissa annetaan Liikenne- ja viestintävirastolle valtuus antaa tarkempia määräyksiä siitä, milloin nämä katsastukset tehdään ja mitä niihin sisältyy. Tällä hetkellä voimassa olevan alusten katsastuksia koskevan määräyksen diaarinumero on TRAFICOM/79524/03.04.01.00/2019 ja kyseinen määräys koskee myös ammattiveneitä. Määräyksen muuttamisesta on tehty määräshankepäätös asianumerolla TRAFICOM/90286/03.04.01.00/2020.

Kohdassa todetaan, että ammattiveneeksi soveltuu rakenteeltaan alus, jolla on Liikenne- ja viestintäviraston myöntämä ammattiveneen todistuskirja tai vaihtoehtoisesti hyväksytyn luokituslaitoksen myöntämä todistuskirja, jolla osoitetaan, että ammattivene täyttää hyväksytyn luokituslaitoksen sääntöjen tai standardien vaatimukset. Ammattiveneen todistuskirjasta ja siitä, että siihen rinnastetaan hyväksytyn luokituslaitoksen myöntämä todistuskirja, jolla osoitetaan, että ammattivene täyttää hyväksytyn luokituslaitoksen sääntöjen tai standardien vaatimukset, säädetään uudessa alusturvallisuuslain 23 a §:ssä.

Kohdassa todetaan, että suunnitteluluokan A ammattivene soveltuu rakenteeltaan kaikille liikennealueille, suunnitteluluokan B ammattivene korkeintaan itämerenliikenteeseen, suunnitteluluokan C ammattivene kotimaan liikennealueille I ja II ja suunnitteluluokan D ammattivene kotimaan liikennealueelle I. Toteamus on tarpeen, jotta ammattiveneen tilaaja tietää jo venettä tilatessaan, mille liikennealueelle se soveltuu rakenteeltaan. Eri liikennealueet on määritelty alusturvallisuuslain 2 §:ssä.

2.5 Todistuskirja

Kohdassa todetaan, että ammattiveneen todistuskirjasta säädetään uudessa alusturvallisuuslain 23 a §:ssä. Alusturvallisuuslain 23 a §:n sisältö käy ilmi perustelumuistion kohdasta "Määräyksen tausta ja säädösperusta".

Ammattiveneen todistuskirjaa ei voida myöntää alukselle pelkästään CE-merkinnän perusteella. Todistuskirja voidaan myöntää niille CE-merkityille aluksille, joille on suoritettu tämän määräyksen mukainen vaatimustenmukaisuuden arviointi ja joiden osalta Liikenne- ja viestintävirastolle on toimitettu määräyksen liitteen 2.10 kohdassa tarkoitettu tarkastusraportti, jonka perusteella Liikenne- ja viestintävirasto voi myöntää ammattiveneen todistuskirjan.

3 VOIMAANTULO

Kohdassa todetaan, milloin määräys tulee voimaan.

Lisäksi kohdassa todetaan, että ammattiveneen todistuskirjat, jotka on myönnetty ennen määräyksen voimaantuloa Pohjoismaisen venenormiston perusteella, pysyvät voimassa ja vastaavat määräyksen perusteella myönnettyjä todistuskirjoja.

LIITE 1 YLEISET SOVELTAMISPERIAATTEET, YLEISET VAATIMUKSET JA ERITYISOMINAISUUDET

1 JOHDANTO JA YLEISET SOVELTAMISPERIAATTEET

1.1 Tarkoitus

Kohdassa todetaan, että liitteessä asetettujen vaatimusten avulla pyritään varmistamaan ammattiveneiden turvallisuus ja ympäristöystävällisyys.

Lisäksi kohdassa selvennetään määräyksessä käytettäviä termejä. Määräyksen alkuosassa käytetään termiä ammattivene ja määräyksen liitteessä ammattiveneestä käytetään termiä alus.

1.2 Aluksen pituus

Kohdassa todetaan, että alusten pituudesta säädetään alusturvallisuuslain 2 §:n 27 kohdassa.

Määräyksen liitteessä olevissa kaavoissa suurin pituus on runkorakenteen kiinteiden osien suurin pituus (L_H) standardin ISO 8666 mukaisesti.

1.3 Alustyypit

Määräykset koskevat ensisijaisesti pinta-aluksia, joilla on oma propulsiokoneisto. Määräyksiä voidaan soveltuvin osin soveltaa myös pinta-aluksiin, joilla ei ole omaa propulsiokoneistoa (esim. proomut).

1.4 Muuttujat

Kohdassa määritellään ne muuttujat, joita liitteessä käytetään. Osa liitteessä käytettävistä muuttujista on kuitenkin määritelty kaavojen yhteydessä ja liitteen 8.3 kohdassa erityisominaisuuden "talvimerenkulku" yhteydessä.

1.5 Erityisominaisuudet

Kohdassa kerrotaan lyhyesti ammattiveneen erityisominaisuuksista, jotka mahdollistavat sen, että ammattiveneellä suoritetaan erityistehtäviä, että ammattivene on itseoikaiseva tai että ammattivene kestää yhden vesitiiviin osaston täyttymisen vedellä kaatumatta tai uppoamatta. Erityisomaisuuden saamisesta määrätään jäljempänä 2.8 kohdassa ja erityisominaisuuksien vaatimukset käyvät ilmi 3–11 kohdista.

2 Yleiset vaatimukset

2.1 Suunnittelua ja rakennetta koskevat yleiset vaatimukset

Ammattiveneen on täytettävä huvivenemääräyksen liitteeseen 1 sisältyviä olennaisia vaatimuksia vastaavat vaatimukset lukuun ottamatta huvivenemääräyksen liitteessä 1 olevan A osan 2.1 kohtaa (Vesikulkuneuvon merkintäjärjestelmä), 2.2 kohtaa (Vesikulkuneuvon valmistajan kilpi), 2.5 kohtaa (Omistajan käsikirja), 5.1.5 kohtaa (Ilman kuljettajaa toimiva vesiskootteri), B osaa (Moottorien pakokaasupäästöjä koskevat olennaiset vaatimukset) ja C osaa. Näin ollen ammattiveneeltä ei vaadita kaikkea sitä, mitä huviveneeltä vaaditaan, jotta huvivene voi saada CE-merkinnän. Ammattiveneeltä ei vaadita CE-merkintää, koska se ei ole kuluttajakäyttöön tarkoitettu tuote.

Huvivenemääräyksen vaatimuksista poiketen sisämoottoreissa ei kuitenkaan sallita bensiiniä käyttövoimana. Tämä vastaa nykyistä käytäntöä ammattimerenkulussa.

Edellä mainitut olennaisia vaatimuksia vastaavat vaatimukset sisältävät muun muassa vakavuutta ja varalaitaa koskevia vaatimuksia, joihin viitataan myöhemmin erityisominaisuuksien kohdalla.

Ammattiveneen katsotaan täyttävän kyseiset huvivenemääräyksen olennaisia vaatimuksia vastaavat vaatimukset, jos se on niiden osalta huvivenettä koskevien yhdenmukaistettujen standardien tai niiden osien mukainen 2.2, 2.3, 2.4 ja 2.5 kohdissa määrättyin poikkeuksin ja lisäyksin. Yhdenmukaistetuilla standardeilla tarkoitetaan rakentamissopimuksen allekirjoituspäivänä voimassa olevia yhdenmukaistettuja standardeja. Näiden standardien viitetiedot on julkaistu Euroopan unionin virallisessa lehdessä (EUVL). Nämä standardit ovat käytännössä sellaisia, jotka koskevat pienaluksia, ja niitä päivitetään säännöllisin väliajoin. Näiden standardien sisältöä ei ole tekijänoikeussyistä kirjoitettu auki määräyksessä.

Niin sanotun perustason ammattiveneen eli ammattiveneen, jolla ei ole erityisominaisuuksia, osalta riittää, että se täyttää edellä mainitut vaatimukset. Jos ammattiveneellä on erityisominaisuuksia, ammattiveneen on lisäksi täytettävä kyseessä olevien erityisominaisuuksien vaatimukset, jotka asetetaan myöhemmin liitteessä kunkin erityisominaisuuden kohdalla.

Liitteen vaatimusten täyttämiseksi voidaan käyttää myös vaihtoehtoisia ratkaisuja tai sellaisia ratkaisuja, joita standardeissa tai liitteen kohdalla ei ole käsitelty. Edellytyksenä on se, että näitä ratkaisuja käytettäessä saavutetaan ainakin vastaava turvallisuustaso kuin standardien tai liitteen mukaisia ratkaisuja käytettäessä saavutettaisiin. Tällaisia vaihtoehtoisia ratkaisuja voisivat olla esimerkiksi toisessa valtiossa käytössä olevien vastaavien määräysten käyttäminen, kun vene rakennetaan ulkomailla. Tällaiset vaihtoehtoiset ratkaisut on kuvattava riittävän tarkasti tarkastusraportissa, jotta varmistuttaisiin vastaavan turvallisuustason saavuttamisesta.

Kohdassa todetaan, että ammattiveneen suunnittelussa ja rakentamisessa on huomioitava myös sitä mahdollisesti koskevat laivaväen työ- ja asuinympäristöstä sekä ruokahuollosta aluksella annetussa laissa ja sen nojalla annetuissa asetuksissa asetetut vaatimukset, jotka joiltakin osin poikkeavat standardien tai niiden osien vaatimuksista tai ovat sellaisia, joita standardeissa tai niiden osissa ei ole mainittu. Siltä osin kuin yhdenmukaistetut standardit tai niiden osat poikkeavat alukselle kyseisessä laissa tai kyseisissä asetuksissa asetetuista vaatimuksista alukseen sovelletaan kyseisessä laissa tai kyseisissä asetuksissa asetettuja vaatimuksia. Vaatimuksia, jotka poikkeavat standardien tai niiden osien vaatimuksista tai joita ei ole mainittu standardeissa tai niiden osissa, on tällä hetkellä ainakin työympäristöasetuksen 13 §:n 3 momentissa, jonka mukaan ammattiveneissä pääkulkuteiden on oltava vähintään 0,60 metriä, ja työympäristöasetuksen 16 §:n 1 momentissa, jonka mukaan muilla kuin pääkulkuteilla ja alle 500 bruttovetoisuuden aluksissa oviaukon leveyden on oltava vähintään 0,60 metriä. Standardeissa on tällä hetkellä vaatimuksia työskentelykannen leveydestä, jonka on oltava 10-15 senttimetriä suunnitteluluokasta riippuen. Työympäristöasetuksen ja standardien vaatimukset ovat tältä osin toisistaan poikkeavia, jos työskentelykansi on samalla pääkulkutie. Lisäksi standardeissa on tällä hetkellä vaatimuksia hätäpoistumisteistä, joiden leveyden ja korkeuden on oltava vähintään 0,50 metriä ja joiden oviaukon leveyden on oltava vähintään 0,50 metriä. Työympäristöasetuksen ja standardien vaatimukset ovat tältä osin toisistaan poikkeavia, jos oviaukko on samalla hätäpoistumistie. Lisäksi asuinympäristöasetuksessa ja ruokahuoltoasetuksessa saattaa olla vaatimuksia, jotka poikkeavat standardien tai niiden osien vaatimuksista tai joita ei ole mainittu standardeissa tai niiden osissa.

Kohdassa todetaan lisäksi, että ammattiveneen suunnittelussa ja rakentamisessa on myös huomioitava sitä koskevat merenkulun ympäristönsuojelulaissa ja sen nojalla annetuissa asetuksissa asetetut vaatimukset.

Säädöksissä viitattavien standardien kielestä annetun lain (553/1989), jota sovelletaan lain 1 §:n perusteella myös lakia tai asetusta alemmanasteisiin säädöksiin, ku-

ten määräyksiin, 7 §:ssä edellytetään, että jos säädöksessä viitataan standardiin, jota ei ole sekä suomen että ruotsin kielellä, säädöksessä on ilmoitettava, mikä viranomainen antaa tietoja standardista suomen ja ruotsin kielellä tai mistä on saatavissa lain 5 §:ssä tarkoitettuja käännöksiä. Tässä määräyksessä viitataan sellaisiin standardeihin, joita ei ole saatavilla suomen eikä ruotsin kielellä. Tämän vuoksi kohdassa on maininta siitä, että Liikenne- ja viestintävirasto antaa niistä pyydettyä tietoja suomen ja ruotsin kielellä. Tietojen antaminen ei kuitenkaan tarkoita standardien kääntämistä kokonaisuudessaan.

2.2 Suunnitteluluokan A tai B aluksen vakavuus

Kohdassa määrätään suunnitteluluokan A tai B ammattiveneen vakavuuslaajuudesta ja vakavuuskirjasta.

Vakavuuslaajuus on vakiintunut termi ja se tarkoittaa sitä, että veneen on kestävä tietty kallistuminen kumpaankin suuntaan kaatumatta.

Aluksen vakavuutta koskevista yhdenmukaistetuista standardeista poiketen ammattiveneen vakavuuslaajuuden, eli kallistuma-alueen, jolla oikeaseva momentti-vasi on positiivinen, on oltava molempiin suuntiin kallistettaessa vähintään 60° suunnitteluluokassa B ja vähintään 90° suunnitteluluokassa A. Tämä on ollut vallitseva käytäntö eikä ole tiukennus nykytilaan nähden. Vaatimuksen on täytyttävä kaikissa lastitilanteissa ja vakavuuslaajuus on esitettävä vakavuuslaskelmissa GZ-käyränä.

Lisäksi suunnitteluluokkien A ja B ammattiveneissä on oltava vakavuuskirja, jossa kuvataan tai esitetään ainakin kohdassa luetellut asiat.

Suunnitteluluokkien C ja D osalta vakavuuslaajuutta koskevat vaatimukset tulevat yhdenmukaistetuista standardeista.

2.3 Aluksen pilssiveden pinnankorkeuden hälytys

Kohdassa määrätään ammattiveneen pilssiveden pinnankorkeuden hälytyksestä.

Kohta on uusi ja se on lisätty ulkoisen lausuntokierroksen jälkeen.

Aluksen pilssiveden poistamista koskevista yhdenmukaistetuista standardeista poiketen kannellisten ammattiveneiden koneistotiloihin, jotka saattavat täytyä vedellä, on asennettava pilssiveden pinnankorkeuden hälytys sopivaan paikkaan riittävän aikaisen varoituksen varmistamiseksi.

Vaatimus koskee käytännössä kaikkia koneistotiloja, jotka sijaitsevat vesirajan alapuolella, eli se ei koske käytännössä ammattiveneitä, joilla on erityisominaisuus "hydrokopteri" tai "ilmatyynyalus".

2.4 Aluksen hätäpoistumistiet

Kohdassa määrätään ammattiveneen hätäpoistumisteistä.

Kohta on uusi ja se on lisätty ulkoisen lausuntokierroksen jälkeen.

Ammattiveneen hätäpoistumisteiden suunnittelussa ja rakentamisessa on otettava huomioon käyttötarkoitukseen ja suunnitteluluokkaan liittyvät riskit.

Eryteisesti suunnitteluluokkien A ja B ammattiveneissä, joilla ei ole erityisominaisuutta "itseoiseisuus", hätäpoistumistiet voi olla tarpeen suunnitella ja rakentaa siten, että niiden turvallisuustaso ylittää yhdenmukaistettujen standardien mukaisen turvallisuustason. Eryteisesti näiden ammattiveneiden suunnittelussa ja rakentamisessa voi olla tarpeen ottaa huomioon aluksesta poistuminen myös silloin, kun alus ei ole normaalissa kellumisasennossa.

2.5 Aluksen ankkurivarustus

Kohdassa määrätään ammattiveneen ankkurivarustuksesta, josta ei ole sääntelyä liitteen 2.1 kohdassa.

Kohdassa määrätään ankkurin/ankkureiden painosta, ankkuriköysien, ankkuriliinosten ja -kettinkien lujuuksista ja pituuksista ja tietyissä tapauksissa vaadittavasta nostokoneistosta.

2.6 Aluksen tunnistetiedot

Ammattiveneen on oltava tunnistettavissa sellaisen tunnusnumeron, telakkanumeron tai muun pysyvän runkomerkin perusteella, joka on yhdistettävissä ammattiveneen dokumentaatioon ja raportointiin.

2.7 Rakentaminen

Ammattiveneessä on käytettävä laatuvarmistettuja materiaaleja ja valmistusmenetelmiä. Metallirakenteiden hitsaajilta edellytetään standardin ISO 9606 tai vastaavan standardin mukaista hitsaustodistusta. Nämä vaatimukset vastaavat pääosin tällä hetkellä voimassa olevaan alusten runkorakenteista annettuun määräykseen (TRAFI/9321/03.04.01.00/2013) sisältyviä vaatimuksia.

2.8 Erityisominaisuuden saaminen

Ammattiveneen erityisominaisuuksista määrätään 3–11 kohdissa. Jotta ammattivene saa tietyn erityisominaisuuden, sen on täytettävä kyseisessä kohdassa kyseisen erityisominaisuuden saamiseksi asetetut vaatimukset.

2.9 Dokumentointi

Ammattiveneen valmistajan on toimitettava ilmoitetulle laitokselle ilmoitetun laitoksen edellyttämät tekniset asiakirjat, joilla ilmoitettu laitos voi todentaa, että ammattivene täyttää sitä koskevat liitteen vaatimukset.

Dokumentointia koskevat vaatimukset perustuvat pääosin nykyiseen käytäntöön.

Erityisominaisuuksien osalta dokumentoinnista määrätään 3–11 kohdissa.

Ilmoitetulla laitoksella voi lisäksi olla tarkempia vaatimuksia dokumentoinnista. Jos esimerkiksi käytetään vaihtoehtoisia ratkaisuja, ilmoitettu laitos voisi edellyttää tarkempaa dokumentointia niiden osalta.

2.10 Raportointi

Arvioinnin tulokset on esitettävä arvioinnin tekijän allekirjoittamassa tarkastusraportissa, johon on sisällyttävä lausunto.

Tarkastusraportin ja siihen sisältyvän lausunnon sisällön osalta kohdassa on lueteltu ne tarpeelliset tiedot, joita tarvitaan ammattiveneen todistuskirjan myöntämiseksi.

Lausuntoon on sisällyttävä muun muassa runkoa koskevat tiedot, joilla tarkoitettaisiin esimerkiksi tietoa siitä, onko ammattivene yksi-, kaksi- vai kolmirunkoinen.

Kansirakenteella tarkoitetaan kannellisen aluksen, osittain kannellisen aluksen, kellukkeilla varustetun aluksen ja avoimen aluksen, jossa ei ole rungon ulkopuolisia kellukkeita, kansirakennetta.

Erityisominaisuuksiin liittyvillä rajoituksilla tarkoitetaan esimerkiksi kansinosturin kapasiteettia, sitä, missä olosuhteissa jäissä kulku on mahdollista, ja sitä, vaikuttaako lastin korkeus tai sijoittelu esimerkiksi vakavuuteen tai näkyvyyteen.

Lausuntoon on lisäksi sisällyttävä muun muassa toteamus siitä, että ammattivene täyttää määräyksen vaatimukset ja – jos tämä on tarpeen – millä varauksilla se täyttää määräyksen vaatimukset. Varaumalla tarkoitetaan tässä esimerkiksi ammattiveneen kansinosturin käyttörajoitusta eli sitä, että nosturilla saa nostaa eri kuormia nostosuunnasta riippuen.

Mahdollisilla ammattiveneen käyttöä rajoittavilla asioilla tarkoitetaan esimerkiksi kuorman korkeuden ja sijoittamisen rajoittamista näkyvyys- tai vakavuussyistä.

3 ERITYISOMINAISUUS "LASTIN KULJETUS"

Ammattiveneellä, joka on suunniteltu ja rakennettu kuljettamaan hyötykuormaa, joka ylittää $(2,5 \cdot L_{WL} \cdot B_{WL})^{1,5}$ kg, on oltava erityisominaisuus "lastin kuljetus". Sen tarkoituksena on varmistaa, että tällaisella ammattiveneellä on kaikissa lastitilanteissa tarvittava vakavuus, varalaita, lastikannen lujuus ja näkyvyys ja tarvittavat lastinkiinnityspisteet.

Erytisominaisuuden todentamiseksi edellytetään piirustusten, joista käy ilmi lastikansien järjestely, ja vakavuuslaskelmien toimittamista.

Vakavuutta ja varalaitaa koskevat perusvaatimukset tulevat liitteen 2.1 kohdan olennaisista vaatimuksista, kuitenkin huomioiden lastin jakauma, lastin kiinnittäminen, vakavuus lastin siirtyessä ja vakavuus eri lastityypeillä.

Minimivaralaita määräytyy lastimerkin, jolla ilmaistaan aluksen täyskuormatilannetta vastaava syväys makeassa vedessä, perusteella. Ammattiveneen lastimerkissä on kyse kansallisesta lastimerkistä, jota lastin kuljettamiseen tarkoitetaan ammattiveneeltä edellytetään uudessa alusturvallisuuslain 28 a §:ssä.

Kohdassa mainitut näkyvyysvaatimukset tulevat myös edellä mainituista olennaisista vaatimuksista.

Jos ammattiveneellä on kansinosturi, sillä on oltava myös liitteen 9 kohdassa tarkoitettu erityisominaisuus "kansinosturi". Muiden nostolaitteiden, kuten muun muassa vinssien, osalta on arvioitava niiden vaikutus aluksen vakavuuteen ja mahdolliset muut riskit.

4 ERITYISOMINAISUUS "HINAUS"

Ammattiveneellä, joka on hinaaja, on oltava erityisominaisuus "hinaus". Sen tarkoituksena on varmistaa, että tällaisella ammattiveneellä on tarvittava vakavuus ja hinausvarustus ja että se täyttää olennaisten vaatimusten mukaisten näkyvyysvaatimusten lisäksi vaatimuksen esteettömästä näkyvyydestä hinauskoukulle, vinssille, pollarille tai vastaavalle järjestelmälle.

Tässä kohdassa hinaajalla tarkoitetaan ammattiveneettä, jolla on erityisominaisuus "hinaus". Muita hinaajia koskevat vakavuusvaatimukset määritellään voimassa olevassa alusten vakavuudesta annetussa määräyksessä, jonka diaarinumero on tällä hetkellä TRAFICOM/193813/03.04.01.00/2019.

Erytisominaisuuden todentamiseksi edellytetään vakavuuslaskelmien ja piirustuksen, koepöytäkirjan tai selvityksen, jolla voidaan osoittaa, että hinauskaapeli voidaan irrottaa täydellä kuormalla, toimittamista.

5 ERITYISOMINAISUUS "ÖLJYNTORJUNTA"

Vähintään 15 metrin pituisella ammattiveneellä, joka on suunniteltu, rakennettu tai muunnettu keräämään, käsittelemään, varastoimaan tai kuljettamaan öljyä öljyvahingon yhteydessä, on oltava erityisominaisuus "öljyntorjunta". Erytisominaisuutta voidaan soveltaa tarvittaessa myös alle 15 metrin pituisiin ammattiveneisiin. Sen tarkoituksena on varmistaa, että öljyntorjuntaan käytettävä ammattivene on soveltuva siihen materiaalien, säiliöjärjestelyjen, koneasennusten, tuuletuksen, kaasun havaitsemisen ja sähköasennusten osalta.

Erytisominaisuus soveltuu ainoastaan sellaisiin öljyntorjuntatilanteisiin, joissa ei esiinny herkästi räjähtäviä kaasuja eli joissa leimahduspiste öljyvahinkoalueella on vähintään 60 °C (suljetun astian menetelmä).

Erytisominaisuuden todentamiseksi edellytetään yleisjärjestelypiirustusta, johon on merkitty vaaralliset ja turvalliset alueet, ja muita piirustuksia ja selvityksiä, joilla osoitetaan 5.3–5.10 kohtien vaatimusten täytyminen.

Öljysuojarahastosta on mahdollista hakea korvausta öljyntorjuntakaluston hankintakustannuksiin. Jos haetaan korvausta öljysuojarahastosta, sovelletaan Suomen

ympäristökeskuksen antamaa öljyntorjuntaveneen hankintaohjetta, jossa on ohjeita eri öljyntorjuntavenuokille, jotka on tarkemmin määritelty hankintaohjeessa. Öljyntorjuntaveneen hankintaohjeessa on viittauksia Liikenne- ja viestintäviraston ammattiveneääräykseen.

6 ERITYISOMINAISUUS "ITSEOIKAISEVUUS"

Ammattiveneellä voi olla erityisominaisuus "itseokaisevuus". Sen tarkoituksena on varmistaa, että erityisominaisuuden omaavalla ammattiveneellä on tarvittava vakaavuus, koneistojärjestely ja lujuus sekä tarvittavat laitekiinnitykset niin, että se pysyy toimintakuntoisena kääntyessään ylösalaisin ja oikaistessaan itsensä.

Erytisominaisuuden todentamiseksi edellytetään vakavuuslaskelmia, propulsiokoneen valmistajan vakuutusta siitä, että kone kestää käännöksen vaurioitumatta, ja selvitystä ammattiveneessä olevista painavista esineistä ja niiden kiinnittämisestä.

7 ERITYISOMINAISUUS "UPPOAMATTOMUUS YHDEN OSASTON VAURIOITUESSA"

Ammattiveneellä voi olla erityisominaisuus "uppoamattomuus yhden osaston vaurioituessa". Sen tarkoituksena on varmistaa, että erityisominaisuuden omaavalla veneellä on tarvittava vesitiiviys, osastointi ja vuotovakavuus niin, että se ei kaadu tai uppoa, kun yksi sen vesitiiviistä osastoista täyttyy vedellä.

Erytisominaisuuden todentamiseksi edellytetään vuotovakavuuslaskelmien ja sellaisten piirustusten toimittamista, joista selviää muun muassa vesitiivis osastointi, vesitiiviiden laipioiden rakenne ja vesitiiviisiin osastoihin johtavien aukkojen sijainnit ja niiden sulkulaitteet.

Kohdassa asetetaan muun muassa varalaitaa koskevia vaatimuksia, jotka poikkeavat yhdenmukaistetuissa standardeissa asetetuista varalaitavaatimuksista. Nykytilanteesta poiketen aluksen ollessa kellumisasennossa vaurion jälkeen varalaidan avoimiin aukkoihin, joiden kautta vuoto voi edetä ehjiin osastoihin, on oltava vähintään 300 mm.

8 ERITYISOMINAISUUS "TALVIMERENKULKU"

Ammattiveneellä, joka on suunniteltu ja rakennettu hyväksyttäväksi talviliikenteeseen rajoitetuissa jääolosuhteissa, on oltava erityisominaisuus "talvimerenkulku".

Erytisominaisuus koskee rajoitetuissa jääolosuhteissa, eli enintään 20 cm:n paksuudessa kiintojäässä, kulkevia ammattiveneitä. Erytisominaisuudessa ammattiveneet on jaoteltu kolmen eri mitoitusasteen aluksiin, joista mitoitusasteen 1 alukset kulkevat enintään 5 cm:n paksuisessa tasaisessa jäässä, mitoitusasteen 2 alukset enintään 10 cm:n paksuisessa tasaisessa jäässä ja mitoitusasteen 3 alukset enintään 20 cm:n paksuisessa tasaisessa jäässä. Ammattiveneeseen sovellettavat vaatimukset riippuvat osittain siitä, minkä mitoitusasteen alus on kyseessä.

Erytisominaisuuden todentamiseksi edellytetään tietynlaisten piirustusten ja laskelmien, jotka on lueteltu 8.2 kohdassa, toimittamista.

Erytisominaisuudessa asetetaan vaatimuksia muun muassa runkotyypille, rungon muodolle ja rungon materiaalille sekä propulsiio-, jäähdytys- ja ohjausjärjestelmille.

Vakavuuden arvioinnissa on otettava huomioon jään kertyminen aluksen kansille ja ylärakenteisiin.

Erytisominaisuudella ei ole yhtymäkohtia jääluokkamääräyksistä ja niiden soveltamisesta annettuun määräykseen (Jääluokkamääräykset 2017) (TRA-FI/494131/03.04.01.00/2016).

9 ERITYISOMINAISUUS "KANSINOSTURI"

Ammattiveneellä, jossa on koneellinen kansinosturi, on oltava erityisominaisuus "kansinosturi". Sen tarkoituksena on varmistaa, että tällaisella ammattiveneellä on tarvittava vakavuus ja kiinnitysalustalujuus. Kohtaa sovelletaan ammattiveneeseen, joka nostaa taakkaa tyynessä vedessä tai pienessä aallokossa, joka ei aiheuta ammattiveneen keinuntaa.

Erityisominaisuuden todentamiseksi edellytetään sellaisten piirustusten, koepöytäkirjojen ja selvitysten toimittamista, joilla osoitetaan 9.3 kohdan vaatimusten täyttyminen.

Kansinosturin on oltava järjestetty niin, että voidaan välttää liian suuria aluksen kallistuskulmia nosturin puomin pituuden ja kuorman epäsuotuisan yhdistelmän seurauksena.

Työvälineiden turvallisesta käytöstä ja tarkastamisesta annetussa valtioneuvoston asetuksessa (403/2008) säädetään muun muassa nostolaitteita ja niiden käyttöä koskevista vaatimuksista sekä nostolaitteiden tarkastuksista. Sen 22 §:ssä säädetään, että nostolaitteessa on oltava selvästi näkyvissä sen suurin sallittu kuorma ja tarvittaessa kuormakilpi, josta käy ilmi koneen eri toimintavaiheiden suurin sallittu kuorma.

Erityisominaisuudessa määrätään, että kansinosturissa olevan suurinta sallittua kuormaa koskevan merkinnän lisäksi nosturiin on merkittävä tarvittaessa sellaiset kuormat ja vastaavat puomin pituudet, jotka epäedullisimmassa asennossa aiheuttavat 10°:n kallistuskulman eri nostosuunnissa. Nämä nosturiin tehtävät merkinnät ovat tarpeen, jos on olemassa vaara siitä, että ammattivene kallistuu yli 10°:ta eli sen vakavuus vaarantuu.

10 ERITYISOMINAISUUS "ILMATYÖNYALUS"

Ammattiveneellä, jonka työntövoimana on ilmapotkuri ja joka liikkuu ilmapatsaan kannattamana osittain tai kokonaan, on oltava erityisominaisuus "ilmatyönyalus". Ilmatyönyaluksia tarvitaan muun muassa kelirikon takia.

Erityisominaisuudessa "ilmatyönyalus" asetettuihin vaatimuksiin on otettu mallia Maritime & Coastguard Agency (MCA) (Yhdistynyt kuningaskunta) The Hovercraft Code of Practice (ns. ilmatyönyalussäännöstö). Niitä on mukailtu määräyksessä siten, että ne soveltuvat nyt kyseessä oleviin alle 24 metrin pituisiin aluksiin.

Erityisominaisuuden todentamiseksi edellytetään sellaisten piirustusten, koepöytäkirjojen ja selvitysten toimittamista, joilla osoitetaan 10.3–10.11 kohtien vaatimusten täyttyminen.

Jotta ammattivene saa erityisominaisuuden "ilmatyönyalus", sen on täytettävä liitteen 2 kohdassa asetetut vaatimukset soveltuvin osin ja huomioiden liitteen 10.4–10.11 kohdat. Kyseiset 2 kohdassa asetetut vaatimukset on täytettävä soveltuvin osin, koska silloin, kun ammattivene toimii ilmatyöny-moodissa, kaikki ammattiveneisiin 2 kohdan perusteella sovellettavat vaatimukset, kuten esimerkiksi vakavuusvaatimukset, eivät sovellu kyseiseen ammattiveneeseen sellaisinaan.

11 ERITYISOMINAISUUS "HYDROKOPTERI"

Ammattiveneellä, jonka työntövoimana on ilmapotkuri ja joka ei ole ilmatyönyalus, on oltava erityisominaisuus "hydrokopteri". Hydrokoptereita tarvitaan muun muassa kelirikon takia ja luotsauksessa.

Kyseessä on uusi erityisominaisuus, joka on tarpeen, koska hydrokoptereista ei ole aiemmin erikseen määrätty Liikenne- ja viestintäviraston määräyksissä, vaikka niitä käytetään ilmatyönyalusten tapaan muun muassa kelirikon aikana.

Erityisominaisuuden todentamiseksi edellytetään sellaisten piirustusten, koepöytäkirjojen ja selvitysten toimittamista, joilla osoitetaan 11.3–11.8 kohtien vaatimusten täyttyminen.

Jotta ammattivene saa erityisominaisuuden ”hydrokopteri”, sen on täytettävä liitteen 2 kohdassa asetetut vaatimukset huomioiden 11.4–11.8 kohdat.

Jos ammattivene on suunniteltu myös maalla liikkumiseen, on varmistettava koekallisesti tai laskelmin, että ammattiveneen vesitiivis kuori ei kulu puhki, tai varustettava ammattivene pyörillä, suksilla tai vastaavilla järjestelyillä, jotka estävät vesitiiviin kuoren hankautumisen maata vasten. Vastaavilla järjestelyillä tarkoitetaan esimerkiksi lisävahvikkeita, kuten kölirautoja, kriittisissä kohdissa.

Määräyksen aikataulu

Määräys on ollut notifioitavana kesällä 2020, ja määräys tulee voimaan 7.10.2020

Määräyksestä viestiminen

Määräyshankepääätös on julkaistu Liikenne- ja viestintäviraston internetsivuilla ja se on lähetetty myös sähköpostitse tiedoksi sidosryhmille.

Määräysluonnos ja perustelumuistio ovat olleet sidosryhmillä lausuttavana 15.4.-15.5.2019.

Määräysluonnoksesta on ilmoitettu Euroopan komissiolle teknisiä määräyksiä ja tietoyhteiskunnan palveluja koskevia määräyksiä koskevien tietojen toimittamisessa noudatettavasta menettelystä 9.9.2015 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2015/1535 mukaisesti.

Valmis määräys on tarkoitus julkaista Finlexissä ja Liikenne- ja viestintäviraston internetsivuilla ja se on tarkoitus lähettää myös sähköpostitse tiedoksi sidosryhmille. Valmiista määräyksestä on tarkoitus ilmoittaa Euroopan komissiolle direktiivin (EU) 2015/1535 mukaisesti.

Liitteet

Kommenttikooste