

Laivaväen pätevydet

Määräyksen tausta ja säädösperusta

Nykyinen määräys laivaväen pätevyyksistä

Liikenteen turvallisuusvirasto (Trafi) on 1.3.2013 antanut laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain (1687/2009, jäljempänä laivaväkilaki) nojalla määräyksen laivaväen pätevyyksistä (TRAFI/13222/03.04.01.00/2013).

Muutosmääräys

Määräystä on muutettu vuonna 2016 vuonna 2016 (TRAFI/118442/03.04.01.00/2016, muutosmääräys). Muutosmääräys tuli voimaan 16.5.2016.

Uusi määräys laivaväen pätevyyksistä

Nykyistä määräystä on tarpeen muuttaa, koska laivaväen pätevyksiä koskevat säännökset on siirretty laivaväkilain liikenteen palveluista annettuun lakiin (320/2017, jäljempänä liikennepalvelulaki) II-vaiheessa (HE 145/2017 vp). Samalla pätevyysäännöksiin tehtiin sisällöllisiä muutoksia. Muun muassa määräyksenantovaltuuksia muutettiin ja tästä syystä joitakin kohtia on siirretty määräyksestä asetuksen tasolle.

Myös voimassa oleva aluksen miehityksestä ja laivaväen pätevydestä annetun valtioneuvoston asetuksen (166/2013, jäljempänä asetus) kokonaisuudistus on parhaillaan vireillä, mistä syystä asetuksen pykälien numeroinnit muuttuvat. Uusi asetus annetaan kesäkuussa 2018 ja se tulee voimaan 1.7.2018. Tässä määräyksessä tarkennetaan joitakin kyseisen uuden asetuksen säännöksiä ja määräykseen on tarpeen tehdä asetuksesta johtuen sisällöllisiä muutoksia.

Uudessa määräyksessä oli määräyshankepäättökseen mukaan tarkoitus määrätä myös koulutuksen järjestäjiä koskevista vaatimuksista. Liikennepalvelulakiin on lisätty Liikenteen turvallisuusvirastolle toimivalta hyväksyä ja arvioida merenkulun koulutusten järjestäjiä ja hyväksyä koulutusten sisältö. Laissa on määräyksenantovaltuudet muun muassa siitä, miten hyväksyntää haetaan ja mitä asiakirjoja hakemukseen on liitettävä. Lisäksi lain mukaan voidaan tarvittaessa määrätä merenkulun koulutuksen sisällöstä ja järjestelyistä. Trafi järjesti 16.3.2018 kokouksen, jossa käsiteltiin STCW-koulutusten hyväksymisjärjestelyjä merenkulun koulutusten järjestäjien kanssa. Kokouksen jälkeen Trafissa päätettiin, että olisi tarkoituksenmukaisempaa ohjeistaa kouluja siitä, mitä asiakirjoja koulujen olisi toimitettava Trafille. Määräys ei tästä syystä sisällä koulutuksen järjestäjiä koskevia määräyksiä. Jos myöhemmin ilmenee tarvetta antaa tarkempia määräyksiä koulutusten järjestäjille, tarve määräyksen antamiselle arvioidaan uudestaan.

Säädösperusta

Määräys annetaan liikennepalvelulain II osan 10 luvun 12 §:n 5 momentti, 13 §:n 4 momentti, 14 §:n 3 momentti, 15 §:n 6 momentin valtuutusäännösten nojalla.

Määräyksen valmistelu

Määräyshankepäättös

Määräyshankkeesta tehty määräyshankepäättös hyväksyttiin 29.1.2018.

Valmistelijat

Määräyksen valmisteluun ovat osallistuneet merenkulun pätevyydet -yksiköstä erityisasiantuntija Jukka Tuomaala ja ylitarkastaja Santeri Lunkka ja liikenneoikeusyksiköstä lakimies Sirkku Jaakkola.

Lausunnot

Määräysluonnos oli lausunnolla merenkulun sidosryhmillä 15.5.–13.6.2018 välisenä aikana. Lausunnon antoivat Auto- ja kuljetusalan työntekijäliitto AKT ry, Meriturva, Suomen Konepäällystöliitto ry, Suomen Merimies-Unioni ry ja Suomen Varustamot ry, joista Auto- ja kuljetusalan työntekijäliitto AKT ry, Suomen Konepäällystöliitto ry ja Suomen Merimies-Unioni ry ilmoittivat, ettei heillä ole lausuttavaa. Lausuntoajan päätyttyä saatiin lausunto myös Högskolan på Ålandilta, mutta heillä ei ollut lausuttavaa määräyksestä.

Meriturva lausui siitä, että STCW-säännöstö edellyttää näyttöä osaamisesta ja näytön vastaanottajalta pedagogista koulutusta ja kokemusta, ja että tätä ei oltu huomioitu määräyksessä. STCW-säännösten mukaan kuitenkin sopimusosapuolet voivat hyväksyä aluksella annettavaa koulutusta ja työkokemusta osaamisen ylläpitämiseksi tietyillä osa-alueilla ja tämä edellyttää kuitenkin, että osa kertauskoulutuksesta annetaan hyväksytyn kertauskoulutuksen toimesta. Vastaavan sisältöinen Trafin pätevyysmääräys on ollut voimassa vuodesta 2013 lähtien. Tätä mahdollisuutta aluksella annettavaan koulutukseen ei ole koskaan kuitenkaan käytetty. Suomessa on katsottu, että kyseinen mahdollisuus on poikkeus pääsäännöstä eikä näiltä osin pätevyyden säilymisen toteamiseen STCW:ssä selkeästi vaadita sovellettavan kyseisiä arvioijaa koskevia vaatimuksia. Pätevyysmääräys ei kuitenkaan estä sitä, että hyväksytty koulutuksen järjestäjä lähettää alukselle kouluttajan. Lausunnon johdosta ei ollut tarvetta muuttaa määräystä.

Suomen Varustamot ry (SV) lausui Trafin toimivallasta hyväksyä merenkulun koulutuksen järjestäjiä ja koulutuksen sisältöjä. Merenkulun koulutuksen järjestäjistä ja koulutuksen sisällöstä säädetään kattavasti liikenteen palveluista annetussa laissa ja sen nojalla annetussa valtioneuvoston asetuksessa miehityksestä ja laivaväen pätevyydestä, ja näistä asioista ei ollut tarpeen määrätä Trafin pätevyysmääräyksessä. Lain perustelutekstissä on selvennetty, mitä kouluttajia ja koulutuksia hyväksynnät koskevat.

Suomen Varustamot ry lausui myös pätevyyskiä koskevista siirtymäkausista. SV kysyi, tarkoittaako asetusluonnoksen 26 § sitä, että lähiliikenteen päällikkökirja ei ole enää mahdollinen niille, jotka eivät ole toimineet päällikköinä yli 12 kuukautta ennen 1.1.2017. Asetusluonnoksen 26 §:n mukaan lähiliikenteen päällikkökirjan saamisen edellytyksenä on STCW-säännösten A-II/3 mukainen koulutus ja vähintään 12 kk hyväksyttyä meripalvelua perämiehenä sellaisessa aluksessa, jonka bruttovetoisuus on vähintään 30. Ainoa asetukseen tehty muutos on bruttorajaa koskeva lisäys.

Siirtymäsäännös lähiliikenteen päällikkökirjan saamiseksi ilman A-II/3 -koulutusta on sisällöltään sama kuin vuoden 2016 muutosmääräyksessä (TRAFI/118442/03.04.01.00/2016). Kyseessä on helpotus niille, jotka ovat toimineet päällikkönä vähintään 12 kuukautta ennen 1.1.2017.

Päällikön meripalveluvaatimukset tulevat suoraan STCW:stä ja ovat olleet voimassa jo pitkään. Jos henkilöllä ei ole vaadittua meripalvelua yli 3000 olevasta aluksesta, ei se estä saamista pätevyyskirjaa, joka oikeuttaa toimimaan päällikkönä aluksessa, jonka bruttovetoisuus on alle 3000.

Toisin kuin lausunnossa esitetään, merikapteenin kirjaa ei ole aiemminkaan saanut 12 kk yliperämiehen meripalvelulla. STCW selkeästi edellyttää vähintään 36 kk meripalvelua perämiehenä tai vähintään 24 kk meripalvelua perämiehenä, josta vähintään 12 kk yliperämiehenä.

Lisäksi Suomen Varustamot ry pyysi tarkemmin määrittelemään, mitä tarkoitetaan tapauskohtaisudella pätevyyskirjan uusimisessa meripalvelun perusteella. Määräys on ollut saman sisältöinen vuodesta 2013 ja nyt ainoastaan poistettiin liikennealuetta koskeva rajoitus. Asiaa on selostettu perustelumuistiossa. Tapauskohtaista tarkastelua tehtäessä on otettava huomioon se, mihin uusittava pätevyyskirja antaa oikeuden.

Saadut lausunnot eivät johtaneet määräyksen muutoksiin, mutta lausuntokierroksen jälkeen tekstiin tehtiin kuitenkin pieni selkeyttävä muutos kohtaan 8.5.1. Sen kolmannesta kappaleesta poistettiin viittaus kansi- ja konepäällystötehtävissä toimiviin väärinymmärrysten välttämiseksi, koska kaikilta kansipäällystön jäseniltä ei välttämättä vaadita IGF-lisäpätevyyttä.

Arvio määräyksen vaikutuksista

Vaikutukset viranomaisen toimintaan

Määräyksellä selkeytettäisiin pätevyyskirjojen ja lisäpätevyytödistusten hakemis- ja hyväksymismenettelyitä ja tuotaisiin hallintokäytäntöä määräyksen tasolle. Tämä sujuvoittaa hakemusten käsittelyä.

Vaikutukset asiakkaiden toimintaan

Määräyksessä mahdollistettaisiin lisäpätevyytödistuksen myöntäminen toistaiseksi voimassa olevien koulutusten osalta, vaikka koulutus olisikin suoritettu yli viisi vuotta sitten, mikäli koulutussältöön ei ole tullut oleellisia muutoksia. Tämä helpottaa lisäpätevyytödistuksen saamista näiltä osin.

Määräyksellä selkeytettäisiin, että aiempi kansimiehen pätevyyskirja ja nykyinen kansimiehen koulutus- ja perehdyttämisvaatimus vastaavat toisiaan.

Määräyksestä poistettaisiin vaatimus siitä, että tyyppikohtainen ECDIS-perehdyttäminen tulisi dokumentoida IMOn antaman uuden kiertokirjeen STCW.7/Circ.24/Rev.1 ohjeistuksen mukaisesti. Tämä vähentää asiakkaiden hallinnollista työtä.

Muut vaikutukset

Määräyksellä ei arvioida olevan vaikutuksia turvallisuuteen, ympäristöön, esteettömyyteen, yhdenvertaisuuteen ja tasa-arvoon.

Yksityiskohtaiset perustelut

1 Määritelmät

Määritelmä-kappaleen alkuun lisättäisiin viittaus liikennepalvelulakiin, johon on siirretty merenkulun pätevyksiä koskevat säännökset. Lisäksi asetuksen numero muutettaisiin. Asetuksen kokonaisuudistus on parhaillaan vireillä ja numero päivitetäisiin määräykseen, kun asetus on hyväksytty.

Määritelmistä poistettaisiin STCW-yleissopimukseen tehtyjen ns. Manilan muutosten määritelmä, koska Manilan muutoksia koskevat siirtymämääräykset poistettaisiin määräyksestä.

2 Pätevyyskirjan ja lisäpätevyytödistuksen hakeminen

2.1 Yleistä

Määräyksen nykyinen kohta pätevyyskirjan ja lisäpätevyytödistuksen uusimisesta korvattaisiin pätevyyskirjan ja lisäpätevyytödistuksen hakemisella. Pätevyyskirjan uusiminen tapahtuu hakemuksen perusteella ja nämä kohdat yhdistettäisiin tästä syystä.

Määräykseen lisättäisiin, että pätevyyskirjan hakeminen voi tapahtua liikenneasioiden rekisterissä olevien tietojen lisäksi myös luotettavan selvityksen perusteella. Esimerkiksi vastaavan palvelun osalta tietoja ei ole rekisterissä, jolloin tarvitaan luotettava selvitys. Tämä voi olla tilanne myös esimerkiksi kotimaanliikenteen kirjojen osalta.

Toiseen kappaleeseen siirrettäisiin nykyisen määräyksen kohdan 8.7 toinen kappale muutettuna. Kohta 8.7 poistettaisiin määräyksestä kokonaan, koska ne liittyivät Manilan muutoksiin.

Kolmanteen kappaleeseen lisättäisiin nykykäytännön mukainen vaatimus työkokemuksesta lisä-pätevyystodistuksen uusimiseksi kertauskoulutuksen tai käytännön kokeen perusteella. Määräys perustuu liikennepalvelulain II osan 10 luvun 14 §:n määräyksenantovaltuutukseen vaadittavasta työkokemuksesta. Käytäntö on yhdenmukainen esimerkiksi Ruotsin kanssa. Useiden koulutusten voimassaolo on viisi vuotta.

Määräyksen mukaan toistaiseksi voimassa olevien lisäpätevyyskirjojen osalta lisäpätevyystodistus voitaisiin myöntää yli viisi vuotta vanhempien koulutustodistusten perusteella, jos koulutuksen sisällössä ei olisi tapahtunut oleellisia muutoksia. Oleellinen muutos voisi olla esimerkiksi sellainen, jota ei voisi katsoa katetuksi meripalvelulla. Tämä olisi helpotus nykykäytäntöön.

3 Pätevyyskirjan tai lisäpätevyystodistuksen uusiminen

3.1 Uusiminen meripalvelun perusteella

Kohdassa 3.1 määrättäisiin pätevyyskirjan tai lisäpätevyystodistuksen uusimisesta meripalvelun perusteella. Sen mukaan meripalvelun ollessa yhtenä perusteena pätevyyskirjan tai lisäpätevyystodistuksen myöntämiselle, meripalvelun olisi oltava uusittavan pätevyyskirjan tai lisäpätevyystodistuksen kannalta tarkoituksenmukaista. Tarkoituksenmukaisuutta arvioitaessa otettaisiin huomioon merimiestoimen lisäksi muun muassa aluksen koko ja konetehto, alustyyppi ja aluksen ominaisuudet sekä liikennealue.

Määräyksen mukaan meripalvelua voitaisiin tapauskohtaisesti hyväksyä myös alukselta, jonka bruttovetoisuus on alle 500 tai konetehto alle 750 kW. Kohdasta poistettaisiin kotimaanliikenteen alus, koska meripalvelu olisi tarkoituksenmukaista hyväksyä myös vastaavalta kansainvälisen liikenteen alukselta.

3.2 Uusiminen meripalvelua vastaavien tehtävien perusteella

Kohta 3.2 vastaisi pääosin nykyistä kohtaa 2.2, ja siihen lisättäisiin kolmanneksi ja neljänneksi kappaleeksi nykyinen kohta 2.3.

3.3 Uusiminen erityisen hyväksytyin kertauskoulutuksen perusteella

Kohta vastaisi nykyisen määräyksen kohtaa 2.4.

3.4 Yhdistetyn lisäpätevyystodistuksen uusiminen kertauskoulutuksen perusteella

Kohta 3.4 olisi uusi. Se vastaisi vallitsevaa käytäntöä. Uusittaessa yhdistettyä lisäpätevyystodistusta hyväksyttäisiin kertauskurssi, jos kyseinen lisäpätevyys olisi aiemmin ollut merkittynä yhdistetyssä lisäpätevyystodistuksessa ja hakijalla olisi vähintään kolme kuukautta meripalvelua viimeisen viiden vuoden aikana ennen hakemuksen jättämistä. Kertauskoulutuksen olisi oltava alle viisi vuotta vanha ja annettu hyväksytyin koulutuksenjärjestäjän toimesta.

Eräiden lisäpätevyyskirjojen uusimiseksi hyväksyttäisiin myös aluksella suoritettua koulutusta määräyksen kohtien 8.1–8.4 mukaisesti. Hyväksyminen vastaisi nykyistä määräystä.

4 *Muun valtion toimivaltaisen viranomaisen antaman STCW-yleissopimuksen mukaisen pätevyyskirjan tai lisäpätevyystodistuksen tunnustaminen*

Kohta 4 olisi uusi. Siinä määrättäisiin asiakirjoista, jotka olisi liitettävä kelpoisuustodistusta koskevaan hakemukseen. Määräys vastaisi nykyisen asetuksen 87 §:ssä ollutta säännöstä. Kyseinen asetuksen pykälä on siirretty muilta osin liikennepalvelulakiin, mutta hakemukseen liitettävistä asiakirjoista voidaan lain mukaan jatkossa määrätä Liikenteen turvallisuusviraston määräyksellä.

Määräyksen mukaan liikennepalvelulain II osan 10 luvun 15 §:ssä tarkoitettua kelpoisuustodistusta koskevaan hakemukseen olisi liitettävä muun valtion toimivaltaisen viranomaisen antama pätevyyskirja, selvitys hakijan koulutuksesta, työkokemuksesta ja terveydentilasta sekä passivalokuva ja tarvittaessa todistus siitä, että henkilö tuntee Suomen merenkulkualan lainsäädännön siltä osin, kuin sillä on merkitystä toimen hoitamisen kannalta.

5 *Kansimiehen koulutus*

Määräyksen nykyinen kohta 5 vuokraveneen kuljettajakirjan saamiseksi vaadittavasta ammattitaidosta poistettaisiin määräyksestä. Liikennepalvelulain ei ole enää Liikenteen turvallisuusvirastolle määräyksenantovaltuutta tästä asiasta.

Kohdassa 5 olisi määräykset kansimiehen koulutuksesta. Liikennepalvelulain II-vaiheessa luovutettiin kansimiehen pätevyyskirjasta, mutta kansimieheltä vaadittaisiin edelleen koulutuksen käymistä. Koulutuksen sisältö vastaisi pääasiassa nykyisen määräyksen kohtaa 3.

Ensimmäisen kappaleen alakohdan 5 sisältöä päivitetäisiin vastaamaan uutta laiva-apteekista annettua sosiaali- ja terveysministeriön (589/2015) asetusta. Määräyksessä täsmennettäisiin, että kansimiehen ollessa laiva-apteekin hoitaja, hänellä olisi oltava laiva-apteekista annetun sosiaali- ja terveysministeriön asetuksen 7 §:n 2 momentin mukainen koulutus.

Pätevyyskirjan saamiseksi vaadittava vähimmäisikäraja on nykyisen asetuksen mukaisesti 16 vuotta. Tämä säännös on poistettu uudesta asetuksesta, samalla kuin pätevyyskirjasta luovuttiin. Kansimieheltä edellytettäisiin kuitenkin jatkossakin 16 vuoden vähimmäisikää merityösopimuslain (756/2011) säännösten nojalla.

Määräyksen kolmannelta kappaleelta poistettaisiin viittaukset kansimiehen pätevyyskirjaan ja oppilaitoksessa käytyyn koulutukseen. Lisäksi määrättäisiin siitä, että alakohdan 5 mukaisesta koulutuksesta olisi oltava koulutuksen antajan todistus. Myös neljännestä kappaleelta poistettaisiin viittaus oppilaitoksessa käytyyn koulutukseen, koska koulutus olisi jatkossa pääosin aluksella annettavaa perehdytystä.

Määräyksen 5 kohdan loppuun lisättäisiin selvennyksen vuoksi, että 5 kohdan mukainen kansimiehen koulutus korvaisi aiempien säädösten mukaisen kansimiehen pätevyyskirjan. Aluksilla voi olla voimassa oleva miehitystodistus, jossa kansimieheltä edellytetään kansimiehen pätevyyskirjaa. Koska pätevyyskirjoja ei enää jatkossa myönnettäisi, riittäisi, että kansimiehellä olisi määräyksen mukainen koulutus, jos miehitystodistuksessa edellytetään pätevyyskirjaa.

6 *Kalastusaluksella työskentelevän turvallisuuskoulutus*

Kohta 6 vastaisi nykyisen määräyksen kohtaa 5, mutta siihen tehtäisiin pieni kielellinen muutos. Sisältö ei muuttuisi.

7 *Yleinen ECDIS-koulutus ja tyyppikohtainen ECDIS-koulutus*

Kohta 7 vastaisi nykyisen määräyksen kohtaa 6, mutta siitä poistettaisiin viittaus Manilan muutoksiin.

Lisäksi poistettaisiin vaatimus siitä, että perehdyttäminen tulisi dokumentoida. Dokumentointivaatimus korvattaisiin sillä, että perehdytyksessä olisi otettava huomioon kiertokirjeen STCW.7/Circ.24/Rev.1 ohjeistus. Kyseisen kiertokirjeen mukaan dokumentoimista ei vaadita.

8 Lisäkoulutus ja lisäpätevydet

Kohta 8 vastaisi nykyisen määräyksen kohtaa 7, mutta siihen tehtäisiin sisällöllisiä muutoksia ja kappaleiden järjestystä muutettaisiin. Nykyisen määräyksen kohta 7.1 poistettaisiin tarpeettomana, koska kotimaanliikenteen matkustaja-alusten henkilökunnalta vaadittavat lisäkoulutusvaatimukset tulevat uudesta asetuksesta (12 § ja 19 §).

Nykyisen määräyksen kohdat 7.1.2.3 ja 7.1.3.3 on siirretty uuteen asetukseen ja ne poistettaisiin tästä syystä määräyksestä.

Määräyksen kohdat 8.1–8.4 vastaavat nykyisen määräyksen kohtia 7.2–7.5, mutta niihin tehtäisiin pieniä kielellisiä muutoksia. Sisältö ei muuttuisi.

8.5 Säiliöaluksen, IGF-aluksen ja polaarialueella liikennöivän aluksen laivaväen lisäpätevydet

Säiliöaluksia koskevat määräykset säilyisivät nykyisen määräyksen mukaisina, lukuun ottamatta kotimaanliikenteen pienen säiliöaluksen pituutta, jota on muutettu 70 metristä 90 metriin luotauslain muutoksen (1312/2016) seurauksena.

Kohtaan 8.5 lisättäisiin IGF-alusten laivaväen lisäpätevyksiä koskevia määräyksiä. IGF-aluksia koskevat säännökset on saatettu voimaan asetuksen muutoksella (659/2017). Määräyksessä selvennettäisiin, mitä tarkoitetaan asetuksen 14 §:n 2 momentissa mainitulla välittömästi vastuussa olevalla henkilöllä. Sillä tarkoitettaisiin henkilöä, joka tekee päätöksiä, jotka liittyvät polttoaineisiin, polttoainejärjestelmistä huolehtimiseen ja polttoainejärjestelmien käyttöön.

Määräykseen lisättäisiin myös, että kaikilla laivaväkeen kuuluvilla henkilöillä, jotka tekevät edellä mainittuja päätöksiä IGF-aluksella, olisi oltava asetuksen 14 §:ssä tarkoitettu lisäpätevyystodistus.

8.5.3 IGF-aluksen laivaväen lisäkoulutuksesta annettavan lisäpätevyystodistuksen hakeminen

Myös kohtaan 8.5.3 lisättäisiin IGF-aluksia koskevien säännösten täytäntöönpanosta johtuvia määräyksiä hakemusta koskevista menettelyistä. Sen mukaan polttoainetäydennykset tai lastitoimintojen johtamiset olisi todistettava laivanisännän antamalla todistuksella. Todistuksesta olisi käytävä ilmi ainakin merenkulkijan henkilötiedot ja toimi aluksella sekä aluksen nimi, polttoainetäydennyksen tai lastitoimintojen johtamisen päivämäärä ja satama, jossa toiminto suoritettiin. On mahdollista, että on tarpeen pyytää myös muita tietoja.

8.5.4 Polaarialueella liikennöivän aluksen kansipäällystön lisäpätevyystodistuksen hakeminen

Kohtaan 8.5.4 lisättäisiin polaarialueella liikennöivien alusten kansipäällystön lisäkoulutussäännösten täytäntöönpanosta johtuvia määräyksiä hakemusta koskevista menettelyistä.

Sen mukaan polaarialueella liikennöivän aluksen kansipäällystön lisäpätevyysiin vaadittava meripalvelu tai polaarialueen meripalvelun korvaava meripalvelu olisi todistettava laivanisännän antamalla todistuksella. Todistuksesta olisi käytävä ilmi ainakin merenkulkijan henkilötiedot ja toimi aluksella sekä aluksen nimi ja tunnuskirjaimet, polaarialueella tai asetuksen 74 §:ssä tarkoitettulla alueella vietetty aika kokonaisina päivinä, alueelle saapumisen ja poistumisen tarkka paikka ja päivämäärä ja asetuksen 74 §:ssä tarkoitettujen palvelun osalta pykälän muiden ehtojen täyttyminen. On mahdollista, että on tarpeen pyytää myös muita tietoja.

8.6 Kansainvälisen liikenteen suurnopeusaluksen laivaväen koulutus ja päällystön lisäpätevyystodistus ja 8.7 Kansainvälisen liikenteen dynaamisesti kannatellun aluksen laivaväen koulutus ja päällystön lisäpätevyystodistus

Nykyisen määräyksen kohdat 7.1.3 ja 7.1.2 siirrettäisiin uuden määräyksen kohdiksi 8.6 ja 8.7.

9 Siirtymäkauden järjestelyt

Siirtymäkauden järjestelyihin siirrettäisiin muutosmääräyksestä kohdat 8.4, 8.5 ja 8.6, jotka vastaisivat uuden määräyksen kohtia 9.1, 9.2 ja 9.3. Nykyisen määräyksen kohdat 8.7 ja 8.8. poistettaisiin tarpeettomina.

Määräyksen aikataulu

Määräys tulee voimaan 1.7.2018.

Määräyksestä viestiminen

Määräyshankepääätös lähetettiin 5.3.2018 sähköpostitse määräysvalmistelun tiedotuslistalle ilmoittautuneille ja julkaistiin myös Trafín verkkosivuilla. Määräysluonnos ja perustelumuistio olivat merenkulun sidosryhmällä lausuttavana touko-kesäkuussa 2018. Valmis määräys lähetettiin määräysvalmistelun tiedotuslistalle ilmoittautuneille.