

Alusten vakavuus

TRAFICOM/193813/03.04.01.00/2019

Määräyksen tausta ja säädösperusta

Aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain (1686/2009; jäljempänä alusturvallisuuslaki) 15 §:n 3 momentin, 21 §:n 3 momentin ja 23 §:n 1 momentin perusteella Liikenne- ja viestintävirasto

- antaa matkustaja-alusten turvallisuussäännöistä ja -määräyksistä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/45/EY (jäljempänä non-SOLAS-direktiivi) täytäntöönpanemiseksi tarkemmat määräykset aluksen teknisestä turvallisuudesta;

- antaa yhdenmukaistetun turvallisuusjärjestelmän luomisesta kalastusaluksille, joiden pituus on 24 metriä tai enemmän, annetun neuvoston direktiivin 97/70/EY (kalastusalusdirektiivi) ja muiden direktiivien täytäntöönpanemiseksi tarkemmat määräykset kalastusaluksen teknisestä turvallisuudesta; ja

- antaa muille kuin kalastusalusdirektiivin soveltamisalaan kuuluville kalastusaluksille ja erikoisaluksille tarkempia teknisiä määräyksiä 5 §:ssä säädettyjen yleisten turvallisuusvaatimusten täyttämiseksi ja alusturvallisuuden kannalta riittävän tason varmistamiseksi. Määräykset voivat koskea mm. aluksen vakavuutta.

Nykyistä alusten vakavuudesta annettua määräystä (TRAFI/34001/03.04.01.00/2018) on tarpeen selventää.

Uudella määräyksellä selvennetään sitä, mitä ehjän aluksen vakavuusvaatimuksia sovelletaan alle 24 metrin pituisiin kansainvälisen liikenteen lasti- ja matkustaja-aluksiin. On myös tarpeen selkeyttää kansainvälisen liikenteen lastialusten vuoto- ja vakavuusvaatimuksia.

Lisäksi on tarpeen selventää non-SOLAS-direktiivin soveltamisalaan kuuluvien kotimaanliikenteen matkustaja-alusten vakavuusvaatimuksia.

Non-SOLAS-direktiivin soveltamisalaan kuuluvien C- ja D-luokan matkustaja-alusten, jotka on rakennettu ennen 1.7.1998 ja joihin tehdään huomattavia korjaus-, muutos- tai muuntamistöitä, vakavuusvaatimuksia on tarpeen täsmentää siten, että ne ovat selkeämmin sopusoinnussa non-SOLAS-direktiivin kanssa.

Määräykseen on myös tarpeen tehdä muutos, jossa perinnealukset suljetaan pois määräyksen soveltamisalasta, ja muita pieniä täsmennyksiä, jotka koskevat mm. kieliä.

Lisäksi määräyksessä muutetaan viittauksia Liikenteen turvallisuusvirastoon viittauksiksi Liikenne- ja viestintävirastoon.

Määräyksen valmistelu

Määräys on valmisteltu virkatyönä Liikenne- ja viestintävirastossa.

Määräyslunnos ja perustelumuistiolounnos olivat sidosryhmillä lausuttavana 19.9.-17.10.2019. Lausuntopyyntö julkaistiin Liikenne- ja viestintäviraston internetsivuilla ja se lähetettiin sidosryhmille sähköpostitse.

Määräyslunnonksesta annettiin lausuntokierroksella yhdeksän lausuntoa. Lausuntoja antoivat Merivoimien esikunta, Väylävirasto, Onnettomuustutkintakeskus, Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, Suomen Lauttaliikenne Oy, Suomen Varustamot ry, Suomen Matkustajalaivayhdistys ry, yksityishenkilö A ja yksityishenkilö B.

Merivoimien esikunta, Väylävirasto ja Onnettomuustutkintakeskus ilmoittivat, että niillä ei ole lausuttavaa määräyslunnonksesta.

Yksityishenkilö A esitti, että määräyksen 1.2 kohdassa olevaa kevytpainon määritelmää muutettaisiin vastaamaan paremmin IS-säännösten (International Code on Intact Stability, 2008) määritelmää. Lisäksi lausunnossa esitettiin, että määräyksen 1.2 kohdan symboliluettelossa käytettäisiin käsitteen "aluksen mallattu leveys" sijaan IS-säännösten määritelmää mallatulle leveydelle ja että määräyksessä käytettäisiin termin "alkuvaihtokeskus" sijaan termiä "metacenter". Lisäksi lausunnossa esitettiin, että käsitteen "ehjä alus" sijaan määräyksessä käytettäisiin käsitettä "vaurioitumaton alus".

Liikenne- ja viestintävirasto katsoo, että edellä mainittuja määritelmiä, käsitteitä ja termejä ei ole tarpeen muuttaa. IS-säännösten soveltamisalaan kuuluviin aluksiin sovelletaan määräyksen mukaan IS-säännöstöä, joten pienet eroavaisuudet määritelmässä, käsitteissä ja termeissä eivät aiheuta ongelmia. Alkuvaihtokeskuksen korkeudesta painopisteen ja köliiviivan yläpuolella käytetään määräyksessä kansainvälisesti vakiintuneita symboleja GM ja KM, joten sekaantumisvaaraa ei ole. Käsite "ehjä alus" on vakiintunut.

Yksityishenkilö A esitti lausunnossaan myös viittaamista uusimpaan SOLAS-yleissopimuksen konsolidoituun versioon kansainvälisen liikenteen alusten vaurioituneen aluksen vakavuusvaatimusten yhteydessä (määräyksen 1.3.1.1 ja 1.3.2.1 kohdat). Lisäksi lausunnossa esitettiin, että kansainvälisen liikenteen lastialuksen SOLAS-yleissopimuksesta ja MARPOL-yleissopimuksesta tulevat vaurioituneen aluksen vakavuusvaatimukset kirjoitettaisiin tarkemmin auki määräystekstiin 1.3.2.1 kohdassa.

Liikenne- ja viestintävirasto katsoo, että edellä esitettyihin muutoksiin ei ole tarvetta. Alusturvallisuuslain 2 §:n 1 momentin 1 kohdassa olevassa SOLAS-yleissopimuksen määritelmässä viitataan SOLAS-yleissopimukseen siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen ja 2 §:n 1 momentin 3 kohdassa olevassa MARPOL-yleissopimuksen määritelmässä viitataan MARPOL-yleissopimukseen siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen. Alusturvallisuuslain 2 §:n mukaan siinä säädettyjä määritelmiä sovelletaan myös alusturvallisuuslain nojalla annettuihin määräyksiin. Kansainvälisen liikenteen lastialusten vaatimusten kirjoittaminen määräykseen tarkemmin kuin yleisinä sääntöviittauksina voisi aiheuttaa tarpeen päivittää määräystä kansainvälisten yleissopimusten muuttuessa.

Lausunnossa ehdotettiin lisäksi, että määräyksen 2.1 kohdassa tulisi mainita vapaiden nestepintojen huomioimisesta GM-arvojen laskennassa ja että määräyksen 2.10 kohtaan lisättäisiin toisen ja kolmannen kappaleen väliin maininta siitä, että kyseessä on vaihtoehtoinen vakavuuskriteeri. Liikenne- ja viestintävirasto toteaa, että vapaiden nestepintojen huomioiminen GM-arvojen laskennassa on huomioitu määräyksen 4.3 kohdassa. Määräyksen 2.10 kohdan asema vaihtoehtoisena vakavuuskriteerinä käy ilmi kohdan ensimmäisestä kappaleesta, jonka mukaan alukseen, jolla on puutavarakansilasti, voidaan soveltaa vakavuuden peruskriteerien sijasta 2.10 kohdan vaatimuksia.

Lopuksi lausunnossa esitettiin määräyksen 3.3 kohdan muuttamista tiukemmaksi. Liikenne- ja viestintävirasto katsoo, että esitettyyn muutokseen ei ole tarvetta. Määräyksen 3.3 kohtaa sovelletaan ainoastaan tiettyihin kotimaanliikenteen liikennealueilla I-III liikennöiviin matkustaja-aluksiin sekä ennen 1.7.1998 rakennettuihin C-luokan matkustaja-aluksiin. Vaatimus poikkeaa tarkoituksellisesti kansainvälisen liikenteen alusten vaatimuksista.

Lausuntokierroksella ollut määräysluonnos sisälsi vaatimuksen vauriontorjuntakaavion ja painon tarkastuksen pöytäkirjan toimittamisesta tiedoksi Liikenne- ja viestintävirastolle. Suomen Lauttaliikenne Oy piti kyseistä vaatimusta ongelmallisena. Lausunnon antaja tiedusteli, miten laivanisäntä voi todentaa vaatimuksen täyttämisen. Lausunnon perusteella 3.5 ja 5.2 kohtia muutettiin siten, että vaatimus asiakirjojen toimittamisesta tiedoksi poistettiin. Vaatimus asiakirjojen toimittamisesta tiedoksi olisi omiaan aiheuttamaan epäselvyyttä siitä, onko vaatimus täytetty. Turvallisuuden kannalta on riittävää, että vauriontorjuntakaavio on oltava aluksessa, mikä mahdollistaa sen, että se voidaan tarkastaa katsastuksessa. Määräyksen 5.2 kohtaan lisättiin vaatimus siitä, että aluksessa on oltava pöytäkirja painon tarkastuksista, jotka suoritetaan 15.1.2020 tai sen jälkeen. Tällä vaatimuksella on tarkoitus helpottaa painon tarkastusten suorittamisen valvontaa.

Lisäksi Suomen Lauttaliikenne Oy lausui, että määräyksen 1.3.1.2 kohdassa tarkennettujen ennen 1.7.1998 rakennettujen D-luokan matkustaja-alusten, joille tehdään huomattavia korjaus-, muutos- tai muuntamistöitä, vakavuusvaatimusten ei tulisi koskea aluksia, jotka liikennöivät yksinomaan liikennealueella I. Liikenne- ja viestintävirasto toteaa, että kyseinen tarkennus ei vaikuta käytännössä D-luokan matkustaja-aluksiin, jotka liikennöivät yksinomaan liikennealueella I. Non-SOLAS-direktiivin soveltamisalaan kuuluvien kotimaan matkoilla liikennöivien matkustaja-alusten turvallisuudesta annetun määräyksen (TRAFI/91155/03.04.01.00/2017; määräyksen muuttaminen on vireillä) 4.4 kohta mahdollistaa yhä sen, että yksinomaan liikennealueella I liikennöiviin D-luokan matkustaja-aluksiin voidaan non-SOLAS-direktiivin vaatimusten sijaan soveltaa liikennealueella I liikennöivien matkustaja-alusten vaatimuksia.

Yksityishenkilö B esitti lausunnossaan, että määräyksessä otettaisiin kantaa siihen, millä kielellä aluksen vakavuusaineiston on oltava aluksessa. Aluksilla, joilla on oltava ISM-turvallisuusjohtamisjärjestelmä, voidaan edellyttää aluksen käytön kannalta oleellisen aineiston olevan aluksen työkielellä. Kaikilta aluksilta, joilta edellytetään vakavuusaineistoa, ei kuitenkaan edellytetä ISM-turvallisuusjohtamisjärjestelmää. Lausunnon mukaan on ollut tapaus, jossa aluksen päällikkö ei ole pystynyt käyttämään aluksessa olevaa vakavuusaineistoa siksi, että hän ei ole osannut kieltä, jolla vakavuusaineisto on laadittu.

Lausunnon perusteella määräyksen 6.1 kohtaan lisättiin vaatimus siitä, että vakavuuslaskelmien tekemistä varten tarvittavien tietojen on oltava aluksessa aluksen työkielellä, jotta päällikkö voi käyttää aluksessa olevaa vakavuusaineistoa. Kohtaan lisättiin myös, että aluksessa, jonka komentosiltatyöskentelyssä on oltava valmius käyttää englannin kieltä siten kuin SOLAS-yleissopimuksen V luvussa määrätään, edellä mainitut tiedot voivat kuitenkin olla englannin kielellä.

Suomen Varustamot ry suhtautui myönteisesti kansainvälisen liikenteen alusten vakavuusvaatimusten selkeyttämiseen. Suomen Varustamot ry piti myös myönteisenä sitä, että aluksen vakavuustiedot voidaan lähettää jatkossa hyväksyttäväksi vain yhtenä kappaleena. Suomen Varustamot ry piti määräyksen 6 kohdassa olevaa vaatimusta vakavuustietojen lähettämisestä hyväksyttäväksi Liikenne- ja viestintävirastolle sekavana, sillä Liikenne- ja viestintäviraston ja hyväksytyjen luokituslaitosten välisessä sopimuksessa on sovittu, että hyväksytyt luokituslaitokset voivat hyväksyä näitä tietoja. Lisäksi lausunnossa esitettiin huoli siitä, että Liikenne- ja viestintävirasto alkaisi edellyttää luokitettujen alusten osalta englanniksi laadittujen vakavuustietojen kääntämistä suomen tai ruotsin kielelle.

Liikenne- ja viestintävirasto toteaa, että määräyksessä olevaa vaatimusta vakavuustietojen toimittamisesta Liikenne- ja viestintävirastolle hyväksyttäväksi ei ole muutettu eikä tarkoituksena ole muuttaa nykyistä käytäntöä siitä, että hyväksytty luokituslaitos hyväksyy luokittamansa aluksen vakavuustiedot. Määräyksen 6 kohtaan tehdyn lisäyksen, jonka mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi vaatia vakavuustietojen toimittamista suomen tai ruotsin kielellä hyväksymistä varten, ei ole tarkoitus muuttaa nykyistä käytäntöä siitä, että englanniksi laadittuja vakavuusaineistoja voidaan hyväksyä virastossa. Lisäyksen tarkoituksena on selvittää tilannetta tapauksissa, joissa aluksen vakavuustiedot on laadittu jollain muulla kielellä, jota aineiston hyväksyjä ei osaa. Vastuu aineiston kääntämisestä olisi tällöin laivanisännällä.

Suomen Matkustajalaivayhdistys ry esitti lausunnossaan matkustaja-alusten viiden vuoden välein tehtävästä painon tarkastuksesta luopumista. Suomen Matkustajalaivayhdistys ry:n mukaan painon tarkastus olisi suoritettava vain silloin, kun alukseen on tehty olennaisia muutostöitä, jotka vaikuttavat aluksen painoon. Liikenne- ja viestintävirasto ei katso vaatimuksen muuttamista mahdolliseksi. Määräyksessä edellytetään painon tarkastusta ainoastaan kansainvälisessä liikenteessä oleville sekä tietyille non-SOLAS-direktiivin soveltamisalaan kuuluville matkustaja-aluksille. Nämä vaatimukset perustuvat SOLAS-yleissopimukseen sekä non-SOLAS-direktiiviin eikä niistä voida poiketa kansallisella määräyksellä. Liikennealueiden I, II ja III matkustaja-aluksille ei ole määräyksessä asetettu vaatimusta määräajoin suoritettavasta painon tarkastuksesta.

Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus pyysi lausunnossaan Liikenne- ja viestintävirastoa harkitsemaan, olisiko ennen 1.7.1998 rakennettujen C- ja D-luokan matkustaja-alusten, joille tehdään huomattavia korjaus-, muutos- tai muuntamistöitä, vakavuusvaatimukset mahdollista jättää ennalleen. Liikenne- ja viestintävirasto ei katso mahdolliseksi olla tarkentamatta vaatimusta. Määräyksen 1.3.1.2 kohdassa tarkoitettujen ennen 1.7.1998 rakennettujen matkustaja-alusten huomattavat korjaus-, muutos- ja muuntamistyöt ovat olleet toistaiseksi harvinaisia.

Arvio määräyksen vaikutuksista

Määräyksellä selkeytetään sääntelyä ja saatetaan se vastaamaan non-SOLAS-direktiivin vaatimuksia.

Määräys helpottaa viranomaisten ja laivanisäntien toimintaa pienten kansainvälisen liikenteen alusten katsastuksissa, kun vakavuusvaatimukset on ilmaistu määräyksessä yksiselitteisesti.

Määräys selkeyttää non-SOLAS-direktiivin soveltamisalaan kuuluvien kotimaanliikenteen matkustaja-alusten vakavuusvaatimuksia.

Määräys saattaa ennen 1.7.1998 rakennettujen C- ja D-luokan matkustaja-alusten vakavuusvaatimukset vastaamaan non-SOLAS-direktiivin vaatimuksia tapauksissa, joissa aluksille tehtäisiin huomattavia korjaus-, muutos- tai muuntamistöitä. Vuoto- ja vakavuusvaatimukset tulevat tässä tapauksessa huomattavasti tiukemmiksi kuin voimassa olevan vakavuusmääräyksen mukaiset vaatimukset. Tämän arvioidaan voivan jonkin verran nostaa kynnystä toteuttaa huomattavia korjaus-, muutos- tai muuntamistöitä. Toisaalta tällaisia korjaus-, muutos- tai muuntamistöitä ei ole juurikaan tehty nykyisenkään määräyksen voimassa ollessa.

Määräys selkeyttää myös kansainvälisen liikenteen lastialusten vakavuusvaatimuksia.

Määräyksellä ei ole ympäristövaikutuksia eikä vaikutuksia esteettömyyteen.

Yksityiskohtaiset perustelut

Täytäntöön pantava EU-lainsäädäntö

Kohtaan lisätään maininta siitä, että non-SOLAS-direktiiviä on muutettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä (EU) 2017/2108.

1.2 Määritelmät

Kohdassa selkeytetään määritelmien suhdetta alusturvallisuuslain 2 §:ssä säädettyihin määritelmiin. Kohdasta poistetaan ammattivenemääräyksen määritelmä. Lisäksi kohdasta poistetaan proomun määritelmä, koska se sisältyy jo alusturvallisuuslain 2 §:ään ja sitä sovelletaan siten myös tähän määräykseen. Samalla ponttonin määritelmää täsmennetään.

1.3 Soveltaminen

Kohdassa täsmennetään viittausta ammattivenemääräykseen ja siihen lisätään maininta siitä, että perinnealuksiin sovelletaan voimassa olevaa perinnealusmääräystä. Ammattiveneiden turvallisuutta koskeva määräys (TRAFICOM/84936/03.04.01.00/2019) ja perinnealusten turvallisuutta koskevaa määräys (TRAFICOM/49681/03.04.01.00/2019) ovat valmisteilla.

1.3.1 Matkustaja-alukset

1.3.1.1 Kansainvälinen liikenne

Kohdassa selkeytetään sitä, minkä pituisiin kansainvälisen liikenteen matkustaja-aluksiin sovelletaan IS-säännösten A osan ehjän aluksen vakavuusvaatimuksia. Kohdassa täsmennetään alle 24 metrin pituisten kansainvälisen liikenteen matkustaja-alusten ehjän aluksen vakavuusvaatimuksia, jotka vastaavat kotimaanliikenteen liikennealueella III liikennöivien uusien alle 24 metrin pituisten matkustaja-alusten vaatimuksia. Lisäksi kohdassa selvennetään ro-ro-matkustaja-alusten vuotovakavuusvaatimuksia viittaamalla nimenomaisesti ro-ro-matkustaja-alusten erityisistä vakavuusvaatimuksista annettuun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviin 2003/25/EY (jäljempänä direktiivi 2003/25).

1.3.1.2 Kotimaanliikenteen matkustaja-alukset, jotka kuuluvat non-SOLAS-direktiivin soveltamisalaan

Kohdassa selkeytetään sitä, miten non-SOLAS-direktiivin vakavuusvaatimuksia sovelletaan A-, B-, C- ja D-luokan matkustaja-aluksiin. A-luokan matkustaja-alusten vaatimuksia muutetaan siten, että niissä viitataan suoraan non-SOLAS-direktiiviin, jotta mahdolliset direktiivin muutokset eivät aiheuta tarvetta muuttaa määräystä. Kohtaan lisätään selkeyden vuoksi maininta siitä, että ennen 1.10.2004 rakennetussa A- tai B-luokan ro-ro-matkustaja-aluksessa on myös oltava aluksen vakuutta koskevat laskelmat direktiivin 2003/25 mukaisesti sen tilanteen varalta, että ro-ro-kannelle tulee vettä.

Kohdassa mainitaan selkeyden vuoksi, että kohdassa tarkoitettut ennen vuotta 1965 matkustaja-alukseksi suunnitellut alukset ovat aluksia, joiden pituus on vähintään 24 metriä ja joiden rakennusmateriaali on teräs tai vastaava. Kyseisistä aluksista tulee non-SOLAS-direktiivin soveltamisalaan kuuluvia aluksia, jos niihin tehdään huomattavia korjaus-, muutos- tai muuntamistöitä, minkä vuoksi kohtaa muutetaan siten, että siinä viitataan non-SOLAS-direktiivin vaatimuksiin. Kohtaan lisätään maininta A- ja B-luokasta, koska kyse voi olla myös aluksen asettamisesta liikenteeseen A- tai B-luokan aluksena. Lisäksi kohdasta poistetaan maininta ennen vuotta 1965 matkustaja-alukseksi suunnitelluista aluksista, joille suoritetaan pelkästään peruskatsastus. Tällaisia aluksia ovat esimerkiksi ulkomailta ostettavat matkustaja-alukset. Näihin aluksiin sovelletaan määräyksen 1.3.1.3 kohtaa, koska ne eivät kuulu non-SOLAS-direktiivin soveltamisalaan.

Lisäksi ennen 1.7.1998 rakennettujen C- ja D-luokan matkustaja-alusten, joille tehdään huomattavia korjaus-, muutos- tai muuntamistöitä, vakavuusvaatimuksia tarkennetaan siten, että ne vastaavat non-SOLAS-direktiivin vaatimuksia.

1.3.1.3 Kotimaanliikenteen matkustaja-alukset, jotka eivät kuulu non-SOLAS-direktiivin soveltamisalaan

Kohdan sanamuotoa selkeytetään uusien matkustaja-alusten osalta.

Kohdasta poistetaan vaatimus vauriontorjuntakaaviosta uusilta ja olemassa olevilta liikennealueella I tai II liikennöiviltä alle 15 metrin pituisilta matkustaja-aluksilta, joita ei ole osastoitu vesitiiviillä laipioilla. Vaatimus ei ole tarkoituksenmukainen tällaisille aluksille.

Non-SOLAS-direktiiviä on muutettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä (EU) 2017/2108. Muutoksella alle 24 metrin pituiset 1.7.1998 ja sen jälkeen rakennetut kotimaanliikenteen matkustaja-alukset on suljettu direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle, ja nämä alukset kuuluvat siten tämän kohdan piiriin.

1.3.2 Lastialukset

1.3.2.1 Kansainvälinen liikenne

Kohdassa selkeytetään sitä, minkä pituisiin kansainvälisen liikenteen lastialuksiin sovelletaan IS-säännösten A osan ehjän aluksen vakavuusvaatimuksia. Kohdassa tarkennetaan alle 24 metrin pituisten kansainvälisen liikenteen lastialusten ehjän aluksen vakavuusvaatimuksia, jotka vastaavat kotimaanliikenteen liikennealueella III liikennöivien uusien lastialusten vaatimuksia.

Lisäksi kohdassa tarkennetaan kansainvälisen liikenteen lastialusten, joiden bruttovetoisuus on vähintään 500, vuotovakavuusvaatimuksia koskevaa sanamuotoa lisäämällä tekstiin, että vaatimukset määräytyvät aluksen kölinlaskupäivämäärän ja pituuden mukaan. Muutoksella selvennetään sitä, että suomalaisille lastialuksille ei aseteta SOLAS-yleissopimuksen ylittäviä vaatimuksia.

5.1 Kallistuskoe

Kohtaan lisätään selkeyden vuoksi, että kallistuskoe on tehtävä ennen peruskatsastusta.

5.2 Painon tarkastus

Kohtaan lisätään, että aluksessa on oltava 15.1.2020 tai sen jälkeen suoritettu painon tarkastuksesta pöytäkirja, josta käy ilmi tarkastuksen suorittaminen, sen tulos ja sen suorittamisen päivämäärä. Vaatimuksen tarkoituksena on helpottaa painon tarkastusten suorittamisen valvontaa. Aluksessa olevasta painon tarkastuksen pöytäkirjasta käy ilmi se, että painon tarkastus on suoritettu, ja tämän perusteella tiedetään, milloin seuraava painon tarkastus on suoritettava.

6 Aluksen vakavuusaineiston hyväksyminen ja tietojen säilyttäminen

Kohdasta poistetaan velvollisuus toimittaa vakavuustiedot hyväksyttäväksi kahtena kappaleena. On riittävää toimittaa nämä yhtenä kappaleena.

Kohtaan lisätään selkeyden vuoksi maininta siitä, että Liikenne- ja viestintävirasto voi edellyttää kielilain (423/2003) mukaisesti, että vakavuustiedot toimitetaan suomen tai ruotsin kielellä.

6.1 Tarvittavat tiedot vakavuuslaskelmien tekemistä varten

Kohtaan lisätään, että vakavuuslaskelmien tekemistä varten tarvittavien tietojen on oltava aluksessa aluksen työkielellä. Aluksessa, jonka komentosiltatyöskentelyssä on oltava valmius käyttää englannin kieltä siten kuin SOLAS-yleissopimuksen V luvussa määrätään, edellä mainitut tiedot voivat kuitenkin olla englannin kielellä. Vaatimuksella varmistetaan se, että aluksen päällystö pystyy käyttämään vakavuusaineistoa.

Liite 1

Liitteessä 1 olevaa taulukkoa selkeytetään.

Liite 2

Liitteestä 2 poistetaan taulukko. Taulukko ei ole enää tarpeen, koska trigonometrisien funktioiden laskeminen onnistuu nykyään helposti.

Määräyksen aikataulu

Määräys tulee voimaan 15.1.2020.

Määräyksestä viestiminen

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

Määräysluonnos ja perustelumustio ovat olleet sidosryhmillä lausuttavana 19.9.-17.10.2019.

Määräysluonnoksesta on ilmoitettu Euroopan komissiolle 20.9.2019 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 julkaistaan Finlexissä ja Liikenne- ja viestintäviraston internetsivuilla ja se lähetetään myös sähköpostitse tiedoksi sidosryhmille. Valmiista määräyksestä ilmoitetaan Euroopan komissiolle direktiivin (EU) 2015/1535 mukaisesti.