

Perinnealusten turvallisuus

TRAFICOM/49681/03.04.01.00/2019

Määräyksen tausta ja säädösperusta

Aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annettuun lakiin (1686/2009, jäljempänä alusturvallisuuslaki) lailla 169/2019 lisättyä perinnealuksen määritelmää on muutettu lailla 670/2021. Laki 670/2021 tuli voimaan 29.6.2021.

Määritelmää muutettiin 10.8.2020 päättyneellä lausuntokierroksella saatujen lausuntojen ja sen jälkeen sidosryhmien kanssa käytyjen keskustelujen perusteella. Alusturvallisuuslain 2 §:n 45 kohtaan lailla 169/2019 lisätyn määritelmän mukaan perinnealuksella tarkoitetaan Museoviraston perinnealusrekisteriin rekisteröityä kotimaanliikenteessä muuten kuin säännöllisessä liikenteessä käytettävää historiallista alusta, jonka pituus on vähintään 5,5 metriä ja joka on suunniteltu ennen vuotta 1965. Lausunnoissa ja keskusteluissa määräysluonnoksen vaatimuksia moitittiin liian tiukoiksi siihen, että aluksia kannattaisi katsastaa perinnealuksiksi pienimuotoista kaupallista käyttöä varten. Lailla 670/2021 alusturvallisuuslain 2 §:n 45 kohdan perinnealuksen määritelmää muutettiin siten, että perinnealukselle ei tarkoiteta enää muussa kuin säännöllisessä liikenteessä olevaa historiallista alusta vaan pienimuotoisessa kaupallisessa liikennekäytössä käytettävää historiallista alusta.

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. Perinnealus kuuluu tällaisiin aluksiin, ja tällä määräyksellä annetaan tällaisia tarkempia teknisiä määräyksiä perinnealuksille. Alusturvallisuuslain 23 §:n 1 momentin nojalla voidaan antaa määräyksiä perinnealuksen

- 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 5 luvussa säädetään aluksen lastiviivasta ja varalaidasta. Sen 28 §:ssä (Kotimaanliikenteessä oleva alus) annetaan Liikenne- ja viestintävirastolle valtuus antaa tarkempia teknisiä määräyksiä muun muassa eräiden kotimaanliikenteessä olevien alusten rakenteellisista vaatimuksista sekä varalaidasta ja sen laskeamisesta. Lisäksi siinä annetaan valtuus antaa tarkempia teknisiä määräyksiä kotimaanliikenteen lastimerkin ja lastimerkin ohella käytettävien viivojen mitoista, sijainnista ja merkitsemistavasta. Sen 32 §:ssä (Lastimerkin määrittämisen hakeminen ja järjestäminen) annetaan Liikenne- ja viestintävirastolle valtuus antaa määräyksiä lastimerkin sijoituksen määrittämisestä koskevaan hakemukseen liitettävistä tiedoista, hakemuksen ajankohdasta ja lastimerkin määrittämisen järjestämisestä. Tällä määräyksellä annetaan tällaisia tarkempia määräyksiä perinnealuksille.

Laissa 169/2019 alusturvallisuuslain 51 §:ään on lisätty perinnealusten katsastusta koskevaa sääntelyä. Sen mukaan perinnealus on peruskatsastettava ennen sen asettamista liikenteeseen suomalaisena aluksena ja sille on peruskatsastuksen lisäksi tehtävä tarvittaessa uusintakatsastus, vuosikatsastus, välikatsastus ja määrällinen katsastus. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirastolle on annettu valtuus antaa tarkempia määräyksiä siitä, milloin nämä katsastukset tehdään ja mitä niihin sisältyy. Tässä määräyksessä ei anneta määräyksiä perinnealusten katsastuksista, vaan perinnealusten katsastusta koskevat määräykset on sisällytetty alusten katsastuksista annettuun määräykseen. Tällä hetkellä voimassa olevan alusten katsastuksista annetun määräyksen diaarinumero on TRAFICOM/265153/03.04.01.00/2021.

Määräyksen tavoitteena on asettaa perinnealuksille määräyksen tasolla vaatimuksia ja mahdollistaa niiden katsastaminen perinnealuksiksi. Määräyksen tavoitteena on edistää perinnealusten pienimuotoista kaupallista liikennekäyttöä, mikä voi edesauttaa perinnealusten ylläpitoa ja käyttöä.

Määräykseen liittyen on tarpeen muuttaa myös seuraavia määräyksiä:

- 1) Alusten runkorakenteet (TRAFI/9321/03.04.01.00/2013);
- 2) Alusten sähköasennukset (TRAFI/10743/03.04.01.00/2014);
- 3) Alusten koneistot (TRAFI/10742/03.04.01.00/2014); ja
- 4) Alusten paloturvallisuus (TRAFI/23041/03.04.01.00/2013).

Kyseisten määräysten muuttamisesta on tehty erilliset perustelumuiot. Määräysten uudet diaarinumerot ovat TRAFICOM/563411/03.04.01.00/2019, TRAFICOM/563423/03.04.01.00/2019, TRAFICOM/563426/03.04.01.00/2019 ja TRAFICOM/214025/03.04.01.00/2022.

Todettakoon, että liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 96 §:n 5 momentin mukaan perinnealukseen sovelletaan lastialusten laivaväkeä koskevia pätevyysvaatimuksia, kun aluksella kuljetetaan enintään 12 matkustajaa, ja matkustaja-alusten laivaväkeä koskevia pätevyysvaatimuksia, kun aluksella kuljetetaan enemmän kuin 12 matkustajaa. Matkustaja-alusten yli 12 matkustajan vaatimus perustuu kansainvälisiin yleissopimuksiin merenkulun turvallisuudesta. Lisäksi myös alusturvallisuuslain 2 § 1 momentin 19 kohta määrittelee matkustaja-aluksen kauppa-merenkulkuun käytettäväksi alukseksi, joka kuljettaa enemmän kuin 12 matkustajaa.

Määräyksen valmistelu

Määräysluonnos on valmisteltu virkatyönä Liikenne- ja viestintävirastossa.

Määräysluonnoksessa on huomioitu alusturvallisuuslain muutokset (laki 169/2019 ja laki 670/2021).

Sidosryhmiä on kuultu määräysvalmistelun aikana 25.3.2019 järjestetyssä sidosryhmätilaisuudessa, josta oli julkaistu tieto Liikenne- ja viestintäviraston internetsivulla. Lisäksi on käyty keskusteluja Suomen Perinnepurjelaivat ry:n kanssa.

Määräysluonnos ja perustelumistioluonnos olivat sidosryhmillä lausuttavana 9.6.2020-10.8.2020. Lausuntopyyntö julkaistiin Liikenne- ja viestintäviraston internetsivuilla ja lähetettiin sidosryhmille sähköpostitse. Lausuntoja antoivat Merellinen Oulu ry, Museovirasto, Satamajäänsärkijä s/s Turso yhdistys ry, s/s Lokki -varustamo, Skutföreningen Kustkultur i Finland rf - Suomen Perinnepurjelaivat ry, Väylävirasto sekä yksityishenkilö.

Museovirasto sekä Merellinen Oulu ry totesivat lausunnoissaan, että Museovirastoa olisi hyvä kuulla vaihtoehtoisista ratkaisuista keskusteltaessa. Liikenne- ja viestintävirasto varmistaa jatkossa sen, että Museoviraston kanssa neuvotellaan.

Satamajäänsärkijä s/s Turso yhdistys ry nosti lausunnossaan esille, että perinnealukselle määräyksessä asetettavat vaatimukset ovat sellaiset, että huviveneinä tai -aluksina rekisteröityjä museoviraston perinnealusrekisteriin kuuluvia aluksia ei kannata katsastaa perinnealuksiksi. Lisäksi lausunnossa katsotaan, että esitetyt vaatimukset ovat liian tiukkoja silloin, kun aluksella on tarkoitus suorittaa vain muutamia risteilyjä vuosittain. Liikenne- ja viestintävirasto on tiedostanut esitetyt seikat, mutta alusturvallisuuslain mukainen perinnealuksen määritelmä mahdollistaa myös merkittävän laajan liikennöinnin perinnealuksilla. Näin ollen virasto katsoo, että erityisesti aluksilla olevien henkilöiden turvallisuuden suojelemiseksi ei ole syytä poiketa merkittävästi lasti- ja matkustaja-aluksille asetetuista vaatimuksista.

Merellinen Oulu ry kysyi lausunnossaan, kuinka perinnealusten kohdalla tulisi menetellä mittakirjan suhteen, kun laivaisäntä hakee alukselle perinnealuslupakatsastusta. Aluksen mittakirjasta ja aluksenmittauksesta säädetään alusturvallisuuslain 7 luvussa, jota noudatetaan perinnealusten osalta. Lausuja huomautti ristiriidan alusturvallisuuslain 77 §:n sekä Alusten runkorakenteista annetun määräyksen ja perinnealusmääräyksen välillä. Virasto kiittää huomiosta, ja selvittää asian. Merellinen Oulu ry kommentoi määräyksen kohtaa 2.5.7 2.5.10.3. Virasto toteaa, että kyseiset määräykset vastaavat olemassa olevien lasti- ja matkustaja-alusten vaatimuksia.

Merellinen Oulu ry:n huomioon koskien kohtaa 2.6. virasto toteaa, että vaatimus ei poikkea olemassa olevien alusten vaatimuksista. Lisäksi virasto huomauttaa, että määräyksen tarkoitus onkin, että mahdolliset vaihtoehtoiset järjestelyt hyväksytään tapauskohtaisesti. Hengenpelastuslaitetta koskevaan lausujan huomioon virasto toteaa, että alusten hengenpelastuslaitteista annetussa määräyksessä olemassa olevalla aluksella tarkoitetaan alusta, joka on rakennettu ennen 1.1.2013. Lausuja katsoo, että riittävä turvallisuustaso olisi saavutettavissa sillä, että perinnealus olisi varustettuna kotimaanliikenteen liikennealueella III edes yhdellä valo- ja savumerkkilaitteella. Virasto katsoo, että erityisesti aluksilla olevien henkilöiden turvallisuuden suojelemiseksi ei ole syytä poiketa esitetyistä vaatimuksista.

Skutföreningen Kustkultur i Finland rf - Suomen Perinnepurjelaivat ry huomautti, että on tärkeää, että laivanisäntä voi halutessaan katsastaa aluksensa myös muuksi kuin perinnealukseksi. Virasto toteaa tämän olevan mahdollista. Lisäksi lausuja esitti muutoksia alusten paloturvallisuudesta annetun määräyksen 2.2.6 kohtaan. Vastaavat muutokset on tehty tähän määräykseen.

Lausuntokierroksen jälkeen Liikenne- ja viestintävirasto on käynyt keskusteluja Suomen Höyrypursiseura ry:n kanssa. Keskusteluissa Suomen Höyrypursiseura ry

nosti esille toiveen siitä, että perinnealusten toimintaa rajoittaisivat aluskohtaiset tuuli- ja aallokkorajat, eikä niitä katsastettaisi tietyille liikennealueelle. Virasto toteaa, että alusturvallisuuslain 35 §:n mukaan aluksen katsastuksessa määrätään aluksen liikennealue, eikä liikennealueen määrittämisestä voida poiketa määräyksellä.

Lisäksi Suomen Höyrypursiseura ry esitti, että perinnealuksilta ei tulisi vaatia pelastuslauttoja. Virasto toteaa, että erityisesti aluksille olevien henkilöiden suojelemiseksi ei ole syytä poiketa pelastuslauttoja koskevista vaatimuksista. Pelastuslautat ovat aluksen evakuoimistilanteessa selvästi kelluntavälineitä turvallisempi ratkaisu ja antavat huomattavasti lisääikää pelastustoimille suojaten aluksen jättäneitä henkilöitä hypotermialta ja uupumiselta.

Suomen Höyrypursiseura ry toi lisäksi esille huolia rakenteelliseen palosuojeluun ja kiinteisiin sammutusjärjestelmiin liittyvistä vaatimuksista määräysluonnoksessa. Määräysluonnoksen 2.6.1 kohtaa on muutettu rakenteellisen palosuojelun osalta siten, että määräysluonnos ottaa paremmin huomioon perinnealusten erityispiirteet. Määräysluonnoksessa on kiinteitä sammutusjärjestelmiä koskevia vaatimuksia ainoastaan A-kategorian koneistotiloille, eli koneistotiloille, joissa on polttomootto-reita tai öljykäyttöisiä kattiloita tai polttoöljynsyöttölaitteita.

Lisäksi Suomen Höyrypursiseura ry nosti esiin perinnealusten laivanisäntien tarpeen osallistua ulkomailla järjestettäviin perinnealustapahtumiin. Myös S/s Lokki on nostanut lausunnossaan esille sen, että määräyksellä kielletään ulkomaille suuntautuvat matkat. Määritelmänsä mukaan perinnealukset ovat kotimaanliikenteen aluksia ja nykyinen lainsäädäntö ei salli aluksen rekisteröimistä sekä alusrekisteriin että huvialukseksi. Virasto toteaa, että kotimaanliikenteen alusten siirtäminen ulkomaille ja liikenne ulkomaisten satamien välillä ovat mahdollisia poikkeusluvalla ja liikennealueen rinnastuspäätöksillä, mikäli siirtomatkat ovat mahdollisia aluksen turvallisuuden vaarantumatta ottaen huomioon aluksen ominaisuudet, varustelu sekä suunniteltu matka. Asiasta säädetään alusturvallisuuslain 62 §:ssä.

Suomen Höyrypursiseura ry nosti lisäksi esille seuraavien rakenteellisten vaatimusten ongelmallisuuden perinnealusten kohdalla: ovien ja luukkujen kynnyskorkeudet, pääkannen alapuolisten valoventtiilien kieltäminen, vesitiivis osastointi ja vesitiiviit laipiot sekä hätäpoistumistiet. Liikenne- ja viestintävirasto toteaa, että kynnyskorkeusvaatimukset on suhteutettu liikennealueisiin ja että ovien ja luukkujen kynnyskorkeuksilla on merkittävä vaikutus aluksen säätiviyyteen merenkäynnissä eikä laajoilla liikennealueilla ole syytä poiketa kynnyskorkeusvaatimuksista. Määräysluonnosta on muutettu siten, että pääkannen alapuoliset valoventtiilit on sallittu jos ne on suljettavissa sokkoluukuilla. Määräysluonnoksessa ei ole vaatimuksia perinnealusten vesitiiviistä osastoinnista, ainoastaan rakenteellisia vaatimuksia vesitiiville laipioille, jotka vaikuttavat perinnealuksen osastointiin. Määräysluonnoksessa ei ole myöskään vaatimuksia perinnealusten hätäpoistumisteistä.

Arvio määräyksen vaikutuksista

Vaikutusten arviointia täydennetään tarvittaessa lausuntokierroksen jälkeen.

Määräyksellä ei ole merkittävää vaikutusta Liikenne- ja viestintäviraston toimintaan.

Määräyksessä voidaan huomioida perinnealusten erityisominaisuudet ottaen kuitenkin huomioon turvallisuustason säilyttäminen.

Perinnealukset ovat epäyhtenäinen ryhmä. Museoviraston perinnealusrekisteriin kuuluu tällä hetkellä aluksia, jotka on rakennettu vuosien 1877 ja 1963 välisenä aikana. Höyryalukset ovat rekisterin suurin alusryhmä, mutta rekisteriin kuuluu myös purjealuksia ja dieselmoottorilla varustettuja aluksia. Alusten runkorakenteet ovat pääosin terästä tai puuta. Museoviraston perinnealusrekisterin aluksista suurin osa

on rakennettu alun perin lastialuksiksi ja aluksia käytetään nykyisin huviveneinä tai -aluksina, lastialuksina tai matkustaja-aluksina.

Määräyksellä voidaan edistää perinnealusten kaupallista liikennekäyttöä, mikä voisi edesauttaa perinnealusten ylläpitoa ja muuta käyttöä. Turvallisuusvaatimukset perustuvat osaltaan matkustaja-aluksien turvallisuusvaatimukseen, ettei perinnealuksen kaupallinen liikennekäyttö aiheuttaisi liian vähäisillä vaatimuksilla kilpailun väärin olemista käytettäessä perinnealukseksi rekisteröityä alusta matkustaja-alusliikenteessä.

Määräys mahdollistaa sen, että asiakas voi halutessaan katsastuttaa aluksen kaupallista käyttöä varten perinnealukseksi sen sijaan, että asiakas katsastuttaa sen lasti- tai matkustaja-alukseksi.

Määräyksellä ei ole merkittävää vaikutusta ympäristöön, esteettömyyteen, yhdenvertaisuuteen tai tasa-arvoon.

Yksityiskohtaiset perustelut

1 Yleistä

1.1 Määräyksen tarkoitus

Kohdassa todettaisiin, että määräyksellä annetaan alusturvallisuuslain 23 §:n 1 momentissa tarkoitettuja tarkempia teknisiä määräyksiä perinnealukselle ja alusturvallisuuslain 28 §:n 4 momentissa tarkoitettuja tarkempia määräyksiä perinnealuksen rakenteellisista vaatimuksista, varalaidasta ja sen laskemisesta sekä kotimaanliikenteen lastimerkin ja lastimerkin ohella käytettävien viivojen mitoista, sijainnista ja merkitsemistavasta ja alusturvallisuuslain 32 §:n 2 momentissa tarkoitettuja määräyksiä perinnealuksen lastimerkin määrittämisestä koskevaan hakemukseen liitettävistä tiedoista, hakemuksen ajankohdasta ja lastimerkin määrittämisen järjestämisestä.

1.2 Määritelmät

Kohta sisältäisi sellaiset määräyksen kannalta olennaiset määritelmät, jotka eivät sisälly alusturvallisuuslain 2 §:ään, ja olennaiset määräyksessä käytettävät symbolit.

1.3 Soveltamisala

Kohdassa todettaisiin, että määräystä sovelletaan perinnealuksiin.

2 Turvallisuusvaatimukset

2.1 Runkorakenteet

Kohdassa määritettäisiin perinnealusten runkorakenteista.

Perinnealusten runkorakenteita koskevat vaatimukset perustuisivat pääosin olemassa olevien lasti- ja matkustaja-alusten runkorakenteita koskeviin vaatimuksiin, jotka on asetettu alusten runkorakenteista annetussa määräyksessä (jäljempänä runkomääräys). Ilman perinnealusluokkaa, sääntelymielessä määräyksen soveltamisalaan kuuluvat alukset olisivat olemassa olevia lasti- tai matkustaja-aluksia matkustajamäärästä riippuen. Tämän myötä olemassa olevien lasti- ja matkustaja-alusten runkorakenteita koskevat vaatimukset soveltuvat perinnealusten luokkaan.

2.1.1 Yleiset vaatimukset

Vaatimukset perustuisivat runkomääräyksen 3.1-3.3 kohdan ja 4 kohdan vaatimuksiin.

Perinnealuksille ei tehtäisi peruskatsastuksen yhteydessä runkorakenteisiin liittyvää piirustushyväksyntää, eikä runkorakenteista vaadittaisi vastaavaa dokumentaatiota kuin olemassa olevilta lasti- ja matkustaja-aluksilta vaaditaan runkomääräyksen 4 kohdan mukaan.

Vaikka runkorakenteiden mitoitukselta ei olisi vastaavaa tietoa kuin muilla olemassa olevilla aluksilla, perinnealukset olisivat kuitenkin katsastuksen piirissä. Rakenteiden mitoitukset ei ole historiallisesti ollut kevyempää kuin nykyään ja perinnealuksissa on tyypillisesti käytetty aikansa hyvän laivanrakennustavan mukaisia materiaaleja ja rakenneratkaisuja. Alusten rakennusaikana ei ole välttämättä edellytetty vastaavaa dokumentaatiota kuin nykyisessä runkomääräyksessä.

2.1.2 Ylläpito ja korjaukset

Vaatimukset perustuisivat runkomääräyksen 5 kohdan vaatimuksiin.

Perinnealuksille ei asetettaisi vaatimusta teräksisten tai alumiinisten rakenneosien vaihtamisesta tapauksessa, jossa niiden taivutusvastus on alentunut määrätyn määrän rakenteen syöpmän tai kulumisen takia. Taivutusvastuksen aleneman osoittaminen on käytännössä hyvin vaikeaa, eikä rakenteen alkuperäisestä taivutusvastuksesta ole välttämättä käytettävissä luotettavaa tietoa. Vaatimuksen poistaminen ei käytännössä heikentäisi turvallisuutta.

Perinnealuksille ei asetettaisi vaatimusta potkuriakselin vetämisestä tietyin määräajoin vaan potkuriakseli olisi vedettävä tarvittaessa.

Puurakenteisten perinnealusten ylläpidon ja korjausten osalta asetettaisiin erilliset vaatimukset, joihin on otettu mallia aikaisemmista Merenkulkuhallituksen rungonkatsastusohjeista (Merenkulkuhallitus, 1989).

2.1.3 Rungon merkinnät

Vaatimukset perustuisivat runkomääräyksen 7 kohdan vaatimuksiin.

Vähintään 24 metrin pituisilla perinnealuksilla olisi oltava syväysmerkit. Syväysmerkki on yleisesti vähintään 24 metrin pituisilta aluksilta vaadittu merkintä merenkulun turvallisuuden varmistamiseksi.

2.1.4 Perinnealuksen hyväksyminen talviliikenteeseen

Vaatimukset perustuisivat runkomääräyksen 9 kohdan vaatimuksiin.

Teräsrakenteinen perinnealus, joka on aiemmin ollut hyväksytty talviliikenteeseen, voitaisiin hyväksyä talviliikennekatsastuksen perusteella talviliikenteeseen. Laivanisännän tulisi pystyä osoittamaan aluksen aiempi käyttö talviliikenteessä. Oletettavasti perinnealusten talviliikennekäyttö olisi poikkeuksellista. Määräyksellä ei kuitenkaan estettäisi esimerkiksi jäänmurrossa käytetyn perinnealuksen käyttöä talvella.

2.1.5 Ankkuri ja ankkurikettinki

2.1.5.1 Perinnealus, jolla on alkuperäinen ankkurivarustus

Perinnealuksille, joilla on alkuperäinen tai sitä vastaava ankkurivarustus, annettaisiin mahdollisuus käyttää kyseistä ankkurivarustusta, jos se katsotaan riittäväksi aluksen aiottuun käyttötarkoitukseen ja aiotulle liikennealueelle. Tarkoituksena on, että selvästi riittämättömään ankkurivarustukseen voitaisiin puuttua peruskatsastuksen yhteydessä. Alusten ankkurointi on käytännöiltään melko vakiintunutta ja on syytä olettaa, että vanhoissakin aluksissa on pääosin riittävä ankkurivarustus.

Ankkurikettinkien tarkastamista ja uusimista koskevat vaatimukset perustuisivat runkomääräyksen 10 kohdan vaatimuksiin.

2.1.5.2 Perinnealus, jolla ei ole alkuperäistä ankkurivarustusta tai jonka alkuperäinen ankkurivarustus ei ole riittävä

Kohdassa asetettaisiin vaatimukset perinnealusten, joilla ei ole alkuperäistä ankkurivarustusta tai joiden alkuperäinen ankkurivarustus katsottaisiin riittämättömäksi, ankkurivarustuksen mitoittamiselle. Vaatimukset asetettaisiin erikseen alle 24 metrin pituisille ja vähintään 24 metrin pituisille perinnealuksille.

Vähintään 24 metrin pituisten perinnealusten vaatimukset perustuisivat runkomääräyksen 10 kohdan vaatimuksiin.

Lasti- ja matkustaja-alusten osalta runkomääräyksen 10 kohdassa on vaatimukset vähintään 24 metrin pituisille kotimaanliikenteen aluksille. Alle 24 metrin pituiseen alukseen sovelletaan runkomääräyksen mukaan vastaavia hyväksytyt luokituslainsäädännön sääntöjä taikka vaihtoehtoisesti ammattiveneiden turvallisuudesta annettua määräystä tai Pohjoismaista venenormistoa. Ammattiveneiden turvallisuudesta on annettu määräys (TRAFICOM/84936/03.04.01.00/2019). Kyseisestä määräyksestä on otettu mallia vaatimuksiin, joita sovelletaan alle 24 metrin pituiseen perinnealukseen. Pohjoismaisessa venenormistossa on vaatimukset alle 15 metrin pituisille aluksille ja näitä vaatimuksia (Pohjoismaisen venenormiston kohta Y16) voitaisiin vaihtoehtoisesti soveltaa alle 15 metrin pituisiin perinnealuksiin.

2.2 Vakavuus

Kohdassa määrättäisiin perinnealusten vakavuudesta.

Perinnealusten vakavuusvaatimukset perustuisivat pääosin kotimaanliikenteen matkustaja- ja lastialusten vakavuusvaatimuksiin sen mukaan, kuljetettaisiinko perinnealuksella yli vai enintään 12 matkustajaa. Kotimaanliikenteen lasti- ja matkustaja-alusten vakavuusvaatimukset on asetettu alusten vakavuudesta annetussa määräyksessä (TRAFICOM/193813/03.04.01.00/2019) (jäljempänä vakavuusmääräys).

2.2.1 Liikennealueella I tai II liikennöivä perinnealus, joka kuljettaa enemmän kuin 12 matkustajaa

Vaatimukset perustuisivat vakavuusmääräyksen 2.2 kohdan ja 4.7 kohdan vaatimuksiin.

Liikennealueella I vakavuusvaatimukset olisivat pääosin samat kuin olemassa olevalle matkustaja-alukselle asetetut vaatimukset.

Liikennealueella II alle 24 metrin pituisilla perinnealuksilla vakavuusvaatimukset olisivat pääosin samat kuin olemassa olevilla matkustaja-aluksilla. Vähintään 24 metrin pituisten perinnealusten vakavuusvaatimukset vastaisivat alle 24 metrin pituisen olemassa olevan matkustaja-aluksen vakavuusvaatimusta. Tämä mahdollistaisi vakavuuden osoittamisen kuormituskokeella. Mahdollisuus riittävän vakavuuden osoittamiseen kokeellisesti on tarpeen, koska perinnealuksille ei ole välttämättä saatavilla vakavuuslaskelmiin tarvittavia hydrostaattisia taulukoita tai tietoja runkumuodosta. Kuormituskokeessa tarkastellaan huomattavasti pienempää vakavuuslaajuutta kuin vähintään 24 metrin pituisilta olemassa olevilta matkustaja-aluksilta edellytettävissä laskelmissa.

2.2.2 Liikennealueella III liikennöivä perinnealus, joka kuljettaa enemmän kuin 12 matkustajaa

Vaatimukset perustuisivat vakavuusmääräyksen 2.1 kohdan, 2.3 kohdan ja 2.8 kohdan vaatimuksiin.

Liikennealueella III ehjän aluksen vakavuusvaatimukset olisivat perinnealukselle samat kuin olemassa olevalle matkustaja-alukselle asetetut vaatimukset.

Perinnealuksille ei asetettaisi osastointivaatimusta riippumatta niiden rakennusmateriaalista. Olemassa oleville teräksestä tai alumiinista rakennetuille, liikennealueella III liikennöiville matkustaja-aluksille on asetettu vakavuusmääräyksen 3.2 kohdan mukainen osastointivaatimus. Osastointivaatimuksen jättäminen pois myös teräksisiltä ja alumiinisilta perinnealuksilta ei heikentäisi oleellisesti turvallisuutta.

2.2.3 Perinnealus, joka kuljettaa enintään 12 matkustajaa

Perinnealuksen vakavuus osoitettaisiin liikennealueesta ja aluksen pituudesta riippumatta vakavuuden tarkastuksella, joka vastaa vakavuusmääräyksen 4.8 kohtaa.

Liikennealueella I perinnealuksella olisi tiukemmat vaatimukset kuin olemassa olevalla lastialuksella. Tiukemmat vaatimukset ovat perusteltuja, koska perinnealuksilla kuljetetaan yleensä matkustajia ja vakavuuden tarkastuksen suorittaminen on suhteellisen yksinkertaista.

Liikennealueella II ja III vähintään 24 metrin pituisen perinnealuksen vakavuusvaatimus olisi huomattavasti lievempi kuin olemassa olevalla lastialuksella, jonka vakavuus on osoitettava vakavuusmääräyksen 2.1 kohdan mukaan. Enintään 12 matkustajaa kuljettava perinnealus ei kuitenkaan kuljeta varsinaista lastia, joka vaikuttaisi perinnealuksen vakavuuteen. Enintään 12 matkustajan massa ei vaikuta merkittävästi vähintään 24 metrin pituisen perinnealuksen vakavuuteen. Lisäksi vakavuusmääräyksen 2.1 kohdan mukaisten vaatimusten osoittaminen edellyttää hydrostaattisia taulukoita, joita ei välttämättä ole käytettävissä perinnealuksella.

2.2.4 Perinnealuksen säätiiviys

Perinnealusten vaatimukset säätiiviydestä perustuisivat vakavuusmääräyksen 3.1 kohdan vaatimuksiin ja vastaisivat siten olemassa olevan matkustaja-aluksen vaatimuksia. Aluksella on oltava riittävä vakavuus niissä lastitilanteissa, joissa alusta suunnitellaan käytettäväksi. Matkustajien turvallisuuden varmistamiseksi perinnealusten säätiiviysvaatimukset vastaisivat matkustaja-alusten vaatimuksia.

Perinnealuksille ei asetettaisi vakavuusmääräyksen 3.4 kohtaa vastaavaa vaatimusta tyhjennysjärjestelmästä. Perinnealuksen tyhjennysjärjestelmää koskevat vaatimukset asetettaisiin perinnealusmääräyksen 2.4.6 kohdassa.

2.2.5 Vauriontorjuntakaavio

Vaatimukset perustuisivat vakavuusmääräyksen 3.5 kohdan vaatimuksiin. Perinnealukselle, joka kuljettaa enemmän kuin 12 matkustajaa ja joka on osastoitu vesitiiviillä laipioilla, asetettaisiin vaatimus vauriontorjuntakaaviosta. Vauriontorjuntakaavio olisi täytettävä samat vaatimukset kuin kotimaanliikenteen matkustaja-aluksen vauriontorjuntakaavio.

Perinnealuksille ei ole asetettu osastointivaatimusta. Tämän vuoksi kaikilta perinnealuksilta ei ole mielekästä edellyttää vauriontorjuntakaaviota.

2.2.6 Kallistuskoe

Vaatimukset perustuisivat vakavuusmääräyksen 5.1 kohdan vaatimukseen. Perinnealukselta, jonka vakavuus osoitettaisiin laskelmin, vaadittaisiin kallistuskoetta aluksen kevytpainon ja painopisteen selvittämiseksi samalla tavalla kuin olemassa olevilta lasti- ja matkustaja-aluksilta.

2.2.7 Purjein kulkeva perinnealus

Purjein kulkeviin perinnealuksiin ei sovellettaisi vakavuusmääräyksen 2.7 kohtaa vastaavaa vaatimusta, sillä vaatimuksen täyttämisen osoittaminen edellyttäisi GZ-käyrän laskemista, mitä ei edellytetä ehjän aluksen vakavuuden osoittamiseen liikennealueilla I ja II liikennöiviltä perinnealuksilta. Purjein kulkeville perinnealuksille asetettaisiin vaatimus dokumentoida rajakulma sallitulle tuulen aiheuttamalle kallistumalle sekä toiminta voimakkaassa tuulessa.

2.2.8 Vakavuuslaskelmien ja vakavuuden kokeellisen määrittämisen lähtöoletukset

Perinnealuksen vakavuuslaskelmien ja kuormituskokeen lähtöoletukset vastaisivat oleellisilta osin vakavuusmääräyksen 4.1-4.5 kohdan vaatimuksia. Matkustajien sijoittumista, painoa ja painopistettä koskevia oletuksia sovellettaisiin kuitenkin kaikkiin perinnealuksiin niiden matkustajamäärästä riippumatta. Lisäksi lastin jakauma ja painopisteen sijaintia koskeva oletus on jätetty pois, koska perinnealuksissa ei kuljeteta merkittävässä määrin lastia.

2.2.9 Hyväksyttävä aineisto

Kohdassa lueteltaisiin selkeyden vuoksi vakavuuden osoittamiseen liittyvä aineisto, joka olisi hyväksyttävä Liikenne- ja turvallisuusvirastolla. Vaatimukset perustuisivat vakavuusmääräyksen 4.6 kohdan ja 6 kohdan vaatimukseen ja olisivat oleellisilta osin samat kuin lasti- ja matkustaja-aluksilla.

2.3 Lastiviiva ja varalaita

Kohdassa määrättäisiin perinnealusten lastiviivasta ja varalaidasta.

Perinnealusten lastiviivaa ja varalaitaa koskeva sääntely vastaisi pääosin aluksen lastiviivasta ja varalaidasta annetun määräyksen (TRA-FICOM/84663/03.04.01.00/2019) (jäljempänä lastiviivamääräys) kotimaan liikennealueilla I, II ja III liikennöivien lasti- ja matkustaja-alusten vastaavaa sääntelyä. Vaatimuksia olisi yksinkertaistettu joiltakin osin perinnealusten erityispiirteiden huomioon ottamiseksi.

Perinnealuksen varalaita voitaisiin määrätä myös vuoden 1930 kansainvälisen lastiviivasopimuksen tai lastiviivayleissopimuksen perusteella myönnetyn kansainvälisen lastiviivakirjan perusteella, jos aluksen rakennetta ei lastiviivakirjan myöntämisen jälkeen ole muutettu lastiviivan määräytymiseen vaikuttavalla tavalla.

Perinnealusten varalaitavaatimukset perustuisivat lastiviivayleissopimuksen B-tyypin alusten varalaitataulukoihin samalla tavoin kuin lastiviivamääräyksen vaatimukset, mutta taulukkoja kirjoitettaisiin auki tähän määräykseen, koska tämä on katsottu asiakasystävällisemmäksi.

2.3.1 Lastimerkin määrittämisen hakeminen

Kohdassa määrättäisiin lastimerkin hakemisesta ja siihen liittyvistä asiakirjoista. Vaatimukset perustuisivat lastiviivamääräyksen 5.1 kohdan vaatimukseen. Lastimerkin hakemisen menettely olisi pääosin sama perinnealuksille kuin lasti- ja matkustaja-aluksillekin. Joitakin vaatimuksia toimitettavasta aineistosta olisi kevennetty,

sillä perinnealuksista ei ole välttämättä käytettävissä samanlaista aineistoa kuin uusista aluksista.

2.3.2 Lastimerkin määräämisen järjestäminen

Vaatimukset perustuisivat lastiviivamääräyksen 5.2 kohdan vaatimukseen. Lastimerkin määräämisen järjestäminen vastaisi lasti- ja matkustaja-alusten lastimerkin määräämisen järjestämistä.

2.3.3 Kansiviiva

Vaatimukset perustuisivat lastiviivamääräyksen 6.1 kohdan vaatimukseen. Kansiviiva merkittäisiin perinnealuksiin samalla tavalla kuin lasti- ja matkustaja-aluksiin.

2.3.4 Lastimerkki

Vaatimukset perustuisivat lastiviivamääräyksen 6.2 kohdan vaatimukseen. Perinnealusten lastimerkki vastaisi lasti- ja matkustaja-alusten kotimaan lastimerkkiä.

2.3.5 Lastimerkin ohella käytettävät viivat

Vaatimukset perustuisivat lastiviivamääräyksen 6.3 kohdan vaatimukseen. Perinnealuksissa käytettäisiin vastaavia merkintöjä lastimerkin ohella kuin kotimaanliikenteen lasti- ja matkustaja-aluksissa.

2.3.6 Merkitseminen

Vaatimukset perustuisivat lastiviivamääräyksen 6.4 kohdan vaatimukseen. Kansiviivan, lastimerkin ja muiden lastimerkkiin liittyvien merkkien merkitseminen vastaisi lasti- ja matkustaja-alusten merkintöjä.

2.3.7 Vähintään 24 metrin pituisen perinnealuksen rakennetta ja varalaitaa koskevat vaatimukset

Vaatimukset perustuisivat lastiviivamääräyksen 7.2-7.4 kohdan, lastiviivayleissopimuksen 28, 29, 30 ja 37 sääntöjen sekä vuoden 1930 lastiviivasopimuksen 54 säännön vaatimukseen.

Perinnealusten varalaitavaatimuksissa ei viitattaisi lastiviivayleissopimukseen vaan kaikki vaatimukset kirjoitettaisiin suoraan määräykseen. Tämän tarkoituksena on helpottaa määräyksen soveltamista.

Perinnealusten varalaidan määräämisessä ei otettaisi huomioon rungon täyteläisyydestä aiheutuvaa korjausta taulukon mukaiseen varalaitaan, sillä rungon täyteläisyyshäviön määrittäminen voi olla kohtuuttoman vaikeaa vanhoille aluksille, joiden linjapiirustuksia ei ole saatavissa. Pienillä aluksilla rungon täyteläisyyden vaikutus varalaitaan on pieni.

Ylärakenteen pituuden vaikutus perinnealusten varalaitaan huomioitaisiin lastiviivayleissopimukseen verrattuna yksinkertaistetulla tavalla. Pienillä aluksilla ylärakenteen pituuden vaikutus varalaitaan on kohtuullisen pieni.

Liikennealueella II tai III liikennöivän perinnealuksen keulakorkeusvaatimus voitaisiin toteuttaa ketkalla tai keulakorokkeella. Ketkakäyrälle asetettaisiin vähimmäisvaatimus määräyksessä.

Perinnealusten säätiiviille oville tai luukuille ei asetettaisi vaatimusta rakennusmateriaalista. Muusta materiaalista kuin teräksestä tai alumiinista rakennetuille aluksille ei ole mielekäästä vaatia ympäröivää rakennetta vahvempia säätiiviitä ovia tai luukuja.

Parraslaitojen tyhjennysaukkojen pinta-alalle on annettu ohjeellinen vähimmäispinta-ala sen sijaan, että asetettaisiin tarkka vaatimus. Perinnealuksen rakenteiden soveltuvuus on todettu käytännössä aluksen aiemman käytön aikana.

2.3.8 Alle 24 metrin pituisen perinnealuksen rakennetta ja varalaitaa koskevat vaatimukset

Vaatimukset vastaisivat oleelliselta osin lastiviivamääräyksen 8.2-8.4 kohdan vaatimuksia.

Liikennealueella II liikennöiville perinnealuksille ei asetettaisi ikkunoiden mitoitusta ja kiinnittämistä koskevia vaatimuksia, koska ne eivät käytännössä sovellu perinnealuksiin.

2.4 Koneistot

Kohdassa määrättäisiin perinnealusten koneistoista.

Kohdan vaatimukset perustuisivat pääosin alusten koneistoista annetun määräyksen (jäljempänä koneistomääräys) liitteen 4 vaatimuksiin. Liite 4 koskee olemassa olevia kotimaanliikenteen aluksia, joiden pituus on vähintään 24 metriä, sekä kalastusaluksia, joiden pituus on vähintään 24 metriä ja jotka on rakennettu ennen 1.1.1999.

Perinnealusten olemassa oleville koneistoasennuksille asetettaisiin vähemmän yksityiskohtaiset vaatimukset kuin olemassa olevien matkustaja- ja lastialusten koneistoasennuksille, koska suurin osa perinnealuksista on höyryaluksia ja niiden alkupeäinen koneisto nimenomaan tekee niistä perinnealuksia. Perinnealuksille on keskitetty asettamaan ensisijaisesti operointitekniisiä vaatimuksia.

2.4.1 Yleistä

Kohdassa määrättäisiin yleisesti käytettävyyteen ja henkilöturvallisuuteen liittyvistä vaatimuksista.

Perinnealuksiin tehtävien uusien koneistoasennusten, kuten esimerkiksi purjealusten uusien apumootoriasennusten, olisi täytettävä koneistomääräyksen liitteen 1 uusien alusten vaatimukset.

Muilta osin vaatimukset perustuisivat koneistomääräyksen liitteessä 4 olevan 1.1 kohdan vaatimuksiin.

2.4.2 Pääkoneisto

Kohdassa määrättäisiin ohjailtavuuteen ja käynnistykseen liittyvistä vaatimuksista.

Vaatimukset perustuisivat koneistomääräyksen liitteessä 4 olevan 1.3 kohdan vaatimuksiin.

Poiketen koneistomääräyksestä vaatimus siitä, että alus voidaan pysäyttää suurimmasta kulkunopeudestaan eteenpäin riittävän lyhyellä matkalla, asetettaisiin riippumatta aluksen pituudesta. Vaatimus on oleellinen aluksen turvallisen käytön kannalta ja vaatimuksen täyttyminen on mahdollista osoittaa kaikkien alusten osalta.

2.4.3 Ohjausjärjestelyt

Kohdassa määrättäisiin pää- ja apuohjausjärjestelmää koskevasta vaatimuksesta.

Vaatimukset perustuisivat koneistomääräyksen liitteessä 4 olevan 1.5 kohdan vaatimukseen. Koneistomääräykseen verrattuna, perinnealuksen ohjausjärjestelyille ei asetettaisi tarkennettuja toiminnallisia vaatimuksia peräisimen ohjailuun liittyen.

2.4.4 Polttoaine- ja voiteluöljyjärjestelyt

Kohdassa määrättäisiin polttoaine- ja voiteluöljytankeista ja niiden sijoittelusta.

Vaatimukset perustuisivat koneistomääräyksen liitteessä 4 olevan 1.6 kohdan vaatimukseen.

Toisin kuin koneistomääräyksessä, polttoaineen ja voiteluöljyn siirtopumpuille ei asetettaisi yksityiskohtaisia vaatimuksia, perinnealusten koneistojen erityislaatuisuudesta johtuen.

2.4.5 Pakokaasujärjestelyt

Kohdassa määrättäisiin pakokaasujen ohjaamisesta ulkoilmaan siten, että ne eivät kulkeudu aluksen sisätiloihin, sekä sen estämisestä, että alus täyttyy vedellä pakoputkiston kautta.

Vaatimukset perustuisivat koneistomääräyksen liitteessä 4 olevan 1.8 kohdan vaatimukseen.

2.4.6 Pilssintyhjennysjärjestelyt

Kohdassa määrättäisiin järjestelyistä, joilla voidaan tyhjentää jokainen vesitiivis osasto ja lastitila vaarantamatta alusta.

Vaatimukset perustuisivat koneistomääräyksen liitteessä 4 olevan 1.9 kohdan vaatimukseen.

Toisin kuin koneistomääräyksessä tyhjennysjärjestelyiden kapasiteetille tai toteuttamiselle ei asetettaisi yksityiskohtaisia vaatimuksia.

2.4.7 Koneistotilan ilmanvaihto

Kohdassa määrättäisiin koneistojen toiminnan ja henkilöturvallisuuden kannalta riittävästä ilmansaannista.

Vaatimukset perustuisivat koneistomääräyksen liitteessä 4 olevan 1.10 kohdan vaatimukseen.

2.4.8 Yhteydenpitojärjestelmät

Kohdassa määrättäisiin komentosillan ja miehitetyn koneistojen säätöpaikan sekä komentosillan ja ohjauspaikan välisestä yhteydenpidosta.

Vaatimukset perustuisivat koneistomääräyksen liitteessä 4 olevan 1.11 kohdan vaatimukseen.

Toisin kuin koneistomääräyksessä vaatimuksia sovellettaisiin myös alle 24 metrin pituisiin perinnealuksiin, koska perinnealusten koneistojen ohjailujärjestelyt edellyttävät tätä.

2.4.9 Huolto, varaosat ja työkalut

Kohdassa määrättäisiin, että perinnealuksissa olisi oltava tarpeelliset varaosat, työkalut ja tarvikkeet, jotta se ei niiden puutteen takia jäisi tuuliajolle. Kohdassa määrättäisiin myös koneiston huoltamisesta valmistajan suositusten tai aluksen kunnoseurantajärjestelmän mukaisesti. Lisäksi siinä määrättäisiin muun muassa huollon dokumentoinnista.

Vaatimukset perustuisivat koneistomääräyksen liitteessä 4 olevan 1.12 kohdan vaatimukseen.

2.4.10 Putkistot

Kohdassa määrättäisiin muun muassa putkistojen materiaaleista, laitaventtiileistä ja veden sisäänottoaukkojen suojaamisesta sekä joustavien letkujen palonkestävyydestä.

Vaatimukset perustuisivat koneistomääräyksen liitteessä 4 olevan 1.15 kohdan vaatimukseen.

Putkistojen asentamisen, rakenteen ja järjestelyiden osalta ei asetettaisi yhtä yksityiskohtaisia vaatimuksia kuin koneistomääräyksessä.

2.4.11 Vaihtoehtoiset järjestelyt

Kohta perustuisi koneistomääräyksen 3 kohtaan. Liikenne- ja viestintävirasto voisi sallia myös muun kuin 2.4.1-2.4.10 edellytetyn järjestelyn soveltamisen aluksessa, jos se olisi todennut, että kyseisellä järjestelyllä saavutetaan ainakin vastaava turvallisuustaso. Laivanisännän tai hänen edustajansa olisi esitettävä Liikenne- ja viestintävirastolle riittävä kirjallinen selvitys siitä, että järjestely täyttää ainakin tässä määräyksessä vaaditun turvallisuustason.

2.5 Sähköasennukset

Kohdassa määrättäisiin perinnealusten sähköasennuksista. Perinnealuksiin tehtävien uusien sähköasennusten olisi täytettävä alusten sähköasennuksista annetun määräyksen (jäljempänä sähkömääräys) uusien alusten vaatimukset. Perinnealusten olemassa oleville sähköasennuksille asetettaisiin vähemmän yksityiskohtaiset vaatimukset kuin olemassa olevien matkustaja- ja lastialusten sähköasennuksille.

2.5.1 Perinnealuksen uudet sähköasennukset

Perinnealuksen uusiin sähköasennuksiin sovellettaisiin sähkömääräyksen II luvun uusien alusten vaatimuksia. Vaatimukset olisivat samat kuin olemassa oleviin lasti- ja matkustaja-aluksiin tehtävillä uusilla sähköasennuksilla.

Kohdassa mainittaisiin selkeyden vuoksi, että perinnealuksen sähköasennuksia koskeva hyväksymishakemus olisi toimitettava Liikenne- ja viestintävirastolle hyvissä ajoin ennen sähköasennuksen suunniteltua käyttöönottoa. Hakemuksessa olisi esitettävä aluksen käyttötarkoitus, liikennealue ja muut asennusten kannalta olennaiset tiedot.

Lisäksi kohdassa mainittaisiin selkeyden vuoksi, että Liikenne- ja viestintävirasto voisi sallia myös muun kuin sähkömääräyksessä edellytetyn järjestelyn soveltamisen aluksessa, jos se olisi todennut, että kyseisellä järjestelyllä saavutetaan ainakin vastaava turvallisuustaso. Laivanisännän tai hänen edustajansa olisi esitettävä Liikenne- ja viestintävirastolle riittävä kirjallinen selvitys vaaditun turvallisuustason täyttymisestä. Määräys perustuisi sähkömääräyksen 3.8 kohtaan, joka mahdollistaa vaihtoehtoisten ratkaisujen käyttämisen.

2.5.2 Sähköasennusten tiedot

Kohdassa määrättäisiin perinnealusten olemassa olevien sähköasennusten tiedoista, jotka aluksella olisi oltava käytettävissä. Vaatimus perustuisi sähkömääräyksen III luvun 1.1 kohdan vaatimukseen.

2.5.3 Sähköasennusten turvallisuus

Vaatimukset perustuisivat sähkömääräyksen III luvun 1.2 kohdan vaatimukseen.

2.5.4 Sähköasennuksia koskevia erinäisiä vaatimuksia

Vaatimukset perustuisivat sähkömääräyksen III luvun 1.3 kohdan vaatimukseen lukuun ottamatta vaatimusta sähkölaitteiden toimintalämpötilasta, jolle ei annettaisi tarkkoja rajoja. Perinnealusten sähkölaitteilta vaadittaisiin toimivuutta niiden käytön aikana esiintyvissä lämpötiloissa. Hyvin yksityiskohtaiset vaatimukset eivät ole tarkoituksenmukaisia olemassa oleville asennuksille.

2.5.5 Maadoitus

Vaatimukset perustuisivat sähkömääräyksen III luvun 1.4 kohdan vaatimukseen.

2.5.6 Merkinnät

Vaatimukset perustuisivat sähkömääräyksen III luvun 1.5 kohdan vaatimukseen.

2.5.7 Pääsähkölähde

Kohdassa asetettaisiin vaatimukset perinnealuksen pääsähkölähteelle. Vaatimukset perustuisivat sähkömääräyksen III luvun 2.1.2-2.1.4 kohtien vaatimukseen. Vaatimukset koskisivat perinnealusten olemassa olevia pääsähkölähteitä. Tarkoituksena on olla asettamatta hyvin yksityiskohtaisia vaatimuksia, sillä perinnealusten pääsähkölähteet voivat olla ajalta, jona nykyistä vastaavia vaatimuksia ei vielä ollut asetettu alusten pääsähkölähteille.

Pääsähkölähteenä olevan generaattorin vaatimuksia jännitevaihtelun osalta on yksinkertaistettu verrattuna sähkömääräyksen vaatimukseen.

Perinnealusten uusien pääsähkölähteiden asennukseen sovellettaisiin määräyksen 2.5.1 kohtaa.

2.5.8 Hätä-sähkölähde

Kohdassa asetettaisiin vaatimukset perinnealusten hätä-sähkölähteille. Vaatimukset perustuisivat sähkömääräyksen III luvun 2.3.1-2.3.6 kohtien vaatimukseen. Enintään 12 matkustajaa kuljettavat perinnealukset olisi varustettava hätä-sähkölähteellä samalla tavoin kuin lastialukset ja enemmän kuin 12 matkustajaa kuljettavat perinnealukset pääosin samalla tavoin kuin matkustaja-alukset.

Vaatimusta siitä, mitä sähkölaitteita ja järjestelmiä hätä-sähkölähteen on kyettävä syöttämään, on muokattu verrattuna sähkömääräyksen vaatimukseen siten, että siinä on otettu huomioon perinnealusten varusteluvaatimukset. Esimerkiksi laitteita ja järjestelmiä, joita vaaditaan vain kansainvälisen liikenteen aluksilta, ei ole otettu mukaan perinnealusten vaatimukseen.

Hätä-sähkölähteenä olevan generaattorin vaatimuksia jännitteen vaihtelun osalta on yksinkertaistettu verrattuna sähkömääräyksen vaatimukseen samalla tavalla kuin pääsähkölähteenä olevan generaattorin vaatimuksia.

Perinnealusten uusien hätäsähkölähteiden asennuksiin sovellettaisiin määräyksen 2.5.1 kohtaa.

2.5.9 Sähkönjakelu

Kohdassa asetettaisiin vaatimukset perinnealusten olemassa oleville sähkönjakelujärjestelmille. Vaatimukset perustuisivat sähkömääräyksen III luvun 2.4-2.7 kohtien vaatimuksiin.

Vaatimuksia on yksinkertaistettu verrattuna sähkömääräyksen vaatimuksiin. Tarkoituksena on välttää hyvin yksityiskohtaisia vaatimuksia ja ottaa huomioon se, että perinnealusten sähkönjakelu on voitu toteuttaa jo ennen kuin on asetettu nykyisenkaltaisia vaatimuksia. Esimerkiksi kaapelien kuormitusvirroille ja jännitteen alenemalle annetaan ohjeelliset arvot tarkkojen raja-arvojen sijaan ja laivanisännän tehtäväksi jää huolehtia siitä, että sähkönjakelu toimii asianmukaisesti.

2.5.10 Päätaulujen, jakokeskusten ja käynnistimien laitteet

Kohdassa asetettaisiin vaatimukset perinnealusten olemassa oleville päätaulujen, jakokeskusten ja käynnistimien laitteille. Vaatimukset perustuisivat sähkömääräyksen III luvun 3.1 kohdan vaatimuksiin. Vaatimuksia on yksinkertaistettu verrattuna sähkömääräyksen vaatimuksiin. Perinnealuksille ei anneta tarkkoja raja-arvoja kiskojen ja eristämättömien johtojen mitoitukselle, koska perinnealuksissa voi olla päätauluja, jakokeskuksia ja käynnistimiä, jotka on asennettu ennen kuin niille on asetettu nykyisenkaltaisia vaatimuksia.

2.5.11 Akut ja akkutilat

Kohdassa asetettaisiin vaatimukset perinnealusten akuille ja akkutiloille. Vaatimukset perustuisivat sähkömääräyksen III luvun 3.2 ja 3.3 kohtien vaatimuksiin. Radiolaitteiden, palohälytyksen ja yleishälytyksen akustojen sekä hätäsähkölähteenä toimivien akustojen sijoitusvaatimusta on yksinkertaistettu verrattuna olemassa olevien lasti- ja matkustaja-alusten vaatimukseen, koska perinnealusten rakenne ei välttämättä ole sähkömääräyksessä tarkoitettun kaltainen.

2.5.12 Vaihtoehtoiset järjestelyt

Kohta perustuisi sähkömääräyksen I luvun 3.8 kohtaan. Liikenne- ja viestintävirasto voisi sallia myös muun kuin 2.5.2-2.5.11 edellytetyn järjestelyn soveltamisen aluksessa, jos se olisi todennut, että kyseisellä järjestelyllä saavutetaan ainakin vastaava turvallisuustaso. Laivanisännän tai hänen edustajansa olisi esitettävä Liikenne- ja viestintävirastolle riittävä kirjallinen selvitys siitä, että järjestely täyttää ainakin määräyksessä vaaditun turvallisuustason.

2.6 Paloturvallisuus

Kohdassa määrättäisiin perinnealusten paloturvallisuudesta. Vaatimukset perustuisivat muusta kuin teräksestä rakennettujen olemassa olevien kotimaanliikenteen lasti- ja matkustaja-alusten paloturvallisuusvaatimuksiin sen mukaan, kuljeteaanko perinnealuksella enintään vai yli 12 matkustajaa. Lasti- ja matkustaja-alusten paloturvallisuudesta määrätään alusten paloturvallisuudesta annetussa määräyksessä (jäljempänä palomääräys).

2.6.1 Rakenteellinen palosuojelu

Rakenteelliset palosuojelumääräykset perustuisivat palomääräyksen 4.3 ja 9.3 kohdassa oleviin muusta kuin teräksestä rakennettujen olemassa olevien alusten rakenteellisiin palosuojelumääräyksiin. Alusten paloturvallisuutta koskevassa määräyksessä vaadittavaa paloeristystä vastaavasta turvallisuustasosta koneistotilojen ja keittiöiden rajapinnoille annetun ohjeen mukainen mahdollisuus ylimääräisen

sammutusjärjestelmän käyttämisestä A-60-paloluokan eristyksen sijasta A-kategorian koneistotilojen rajapinnoissa tuotaisiin määräykseen.

2.6.2 Kiinteät palonsammutusjärjestelmät

Perinnealusten kiinteiden palonsammutusjärjestelmien vaatimukset olisivat samat kuin olemassa olevien lasti- ja matkustaja-alusten vastaavat vaatimukset. Vaatimukset perustuisivat palomääräyksen 2.3.1, 2.3.3, 2.3.4 ja 2.5.1 kohtien vaatimukseen.

2.6.3 Palopumput, paloputkistot, palopostit, letkut ja suihkuputket

Vaatimukset perustuisivat palomääräyksen 2.2 kohdan vaatimukseen.

Perinnealuksilta, joiden bruttovetoisuus on vähintään 50 mutta alle 500, vaadittavan palopumpun ei tarvitsisi olla kiinteä toisin kuin lasti- ja matkustaja-aluksilla.

Palomääräyksen vaatimusta siitä, että erällä aluksilla paloputkiston on oltava jatkuvasti paineistettuna tai yksi palopumpuista on voitava käynnistää koneistosillalta, ei asetettaisi perinnealuksille.

Palopumppujen tuottamalle paineelle ja tilavuusvirralle tai paloputkiston halkaisijalle ei annettaisi tarkkoja vähimmäisarvoja määräyksessä.

Tarkoituksena on, että perinnealusten olemassa olevia palopumppuja ja putkistoja voitaisiin käyttää, jos ne eivät ole selvästi riittämättömät. Hyvin yksityiskohtaiset hyväksyntäkriteerit voisivat johtaa tarpeettomiin hankaluuksiin olemassa olevien asennusten katsastuksissa.

Palopostien lukumäärää ja sijaintia koskevan vaatimuksen bruttovetoisuusraja vastaisi matkustaja-alusten bruttovetoisuusrajaa riippumatta perinnealuksen matkustajamäärästä. Perinnealuksilla kuljetetaan yleensä matkustajia, minkä vuoksi vaatimus on perusteltu.

2.6.4 Palonsammuttimet

Perinnealusten palonsammuttimia koskevat vaatimukset olisivat oleellisilta osin samat kuin lasti- ja matkustaja-alusten vaatimukset. Perinnealusten konehuoneiden palonsammuttimien vaatimuksissa otettaisiin nimenomaisesti huomioon höyryalusten erilaiset mahdolliset polttoaineet. Vaatimukset perustuisivat palomääräyksen 2.4 ja 2.5.2 kohtien vaatimukseen.

2.6.5 Kiinteät palonhavaitsemis- ja palohälytysjärjestelmät ja automaattiset sprinkleri-, palonhavaitsemis- ja palohälytysjärjestelmät

Kohdan vaatimukset vastaisivat lasti- ja matkustaja-alusten vaatimuksia. Vaatimukset perustuisivat palomääräyksen 2.7, 2.3.5 ja 3.12 kohdan vaatimukseen.

2.6.6 Palomiehen varusteet

Vaatimukset perustuisivat palomääräyksen 2.8 kohdan vaatimukseen.

Perinnealuksilla bruttovetoisuuden alaraja sille, että aluksella on oltava vähintään kahdet palomiehen henkilökohtaiset varusteet, olisi matkustaja-alusten vaatimusta vastaava. Perinnealuksilla kuljetetaan yleensä matkustajia, joten vaatimus on aiheellinen.

2.6.7 Palontorjuntakaavio

Kohdassa asetettaisiin vaatimukset perinnealuksen palontorjuntakaaviosta. Vaatimukset perustuisivat palomääräyksen 2.10 kohdan vaatimuksiin. Sanamuotoa olisi muokattu verrattuna palomääräykseen perinnealusten ja lasti- sekä matkustaja-alusten välisten erojen huomioon ottamiseksi.

2.6.8 Hyväksytyt tuotteet ja vastaavuudet sekä hyväksymismenettely

Vaatimukset vastaisivat oleellisilta osin palomääräyksen 1.6 kohdan vaatimuksia. Määräyksessä ei kuitenkaan vaadittaisi, että muiden kuin määräyksessä vaadittujen paloturvallisuusrakenteiden, -järjestelmien ja -varusteiden, jotka asennetaan alukselle, olisi täytettävä määräyksen vaatimukset ja oltava Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymiä.

2.6.9 Käyttö- ja huolto-ohjeet, paloharjoitukset sekä palonsammutuslaitteiden käyttövalmius

Vaatimukset perustuisivat palomääräyksen 2.10 ja 2.11 kohtien vaatimuksiin. Vaatimukset vastaisivat lasti- ja matkustaja-alusten vaatimuksia.

2.6.10 Vaihtoehtoiset järjestelyt

Kohta perustuisi palomääräyksen 1.2 kohtaan. Liikenne- ja viestintävirasto voisi sallia myös muun kuin 2.6.1-2.6.9 kohdassa edellytetyn järjestelyn soveltamisen aluksessa, jos se olisi todennut, että kyseisellä järjestelyllä saavutetaan ainakin vastaava turvallisuustaso. Laivanisännän tai hänen edustajansa olisi esitettävä Liikenne- ja viestintävirastolle riittävä kirjallinen selvitys siitä, että järjestely täyttää ainakin tässä määräyksessä vaaditun turvallisuustason.

2.7 Hengenpelastuslaitteet

Kohdassa todettaisiin, että perinnealukseen sovelletaan alusten hengenpelastuslaitteista annettua määräystä (jäljempänä hengenpelastuslaitemääräys). Tällä hetkellä voimassa olevan hengenpelastuslaitemääräyksen diaarinumero on TRAFI/27401/03.04.01.00/2017.

Perinnealukseen sovellettaisiin kotimaanliikenteessä liikennöivän matkustaja-aluksen vaatimuksia liikennealueen ja aluksen pituuden sekä bruttovetoisuuden mukaan. Kyseiset vaatimukset sisältyvät nykyisen hengenpelastuslaitemääräyksen 3 kohtaan ja lisäksi määräyksiä sisältyy hengenpelastusmääräyksen 1.5, 2 ja 7-10 kohtaan. Toisin kuin tietyiltä kotimaanliikenteessä liikennöiviltä matkustaja-aluksilta perinnealukselta ei kuitenkaan edellytettäisi valmiusveneitä, koska vaatimus ei soveltuisi perinnealuksiin niiden luonteen takia. Perinnealuksen järjestelyiden olisi kuitenkin oltava sellaiset, että veden varaan joutunut henkilö voidaan nostaa takaisin perinnealukseen.

2.8 Radiolaitteet ja niihin liittyvät järjestelyt

Kohdassa todettaisiin, että perinnealukseen sovelletaan alusten radiolaitteista annettua määräystä (jäljempänä radiolaitemääräys). Tällä hetkellä voimassa olevan radiolaitemääräyksen diaarinumero on TRAFI/366732/03.04.01.00/2017.

Perinnealukseen sovellettaisiin muun kuin non-SOLAS-direktiivin soveltamisalaan kuuluvan kotimaanliikenteessä liikennöivän matkustaja-aluksen vaatimuksia liikennealueen ja aluksen pituuden mukaan. Kyseiset vaatimukset sisältyvät nykyisen radiolaitemääräyksen 5 kohtaan ja lisäksi määräyksiä sisältyy radiolaitemääräyksen 2 ja 3 kohtaan.

2.9 Navigointilaitteet ja -järjestelmät

Kohdassa todettaisiin, että perinnealukseen sovelletaan alusten navigointilaitteista ja -järjestelmistä annettua määräystä (jäljempänä navigointilaitemääräys). Tällä hetkellä voimassa olevan navigointilaitemääräyksen diaarinumero on TRAFI/16915/03.04.01.00/2012.

Perinnealukseen, joka kuljettaa enemmän kuin 12 matkustajaa, sovellettaisiin muun kuin non-SOLAS-direktiivin soveltamisalaan kuuluvan kotimaanliikenteessä liikennöivän matkustaja-aluksen vaatimuksia liikennealueen ja aluksen pituuden sekä bruttovetoisuuden mukaan. Kyseiset vaatimukset sisältyvät nykyisen navigointilaitemääräyksen 5 kohtaan ja lisäksi määräyksiä sisältyy navigointilaitemääräyksen 2 ja 11 kohtaan.

Perinnealukseen, joka kuljettaa enintään 12 matkustajaa, sovellettaisiin kotimaanliikenteessä liikennöivän lastialuksen vaatimuksia liikennealueen ja aluksen pituuden sekä bruttovetoisuuden mukaan. Kyseiset vaatimukset sisältyvät nykyisen navigointilaitemääräyksen 7 kohtaan ja lisäksi määräyksiä sisältyy navigointilaitemääräyksen 2 ja 11 kohtaan.

2.10 Katsastukset

Kohdassa todettaisiin, että perinnealuksen katsastuksista säädetään alusturvallisuuslain 6 luvussa ja annetaan tarkempia määräyksiä alusten katsastuksista annetussa määräyksessä.

3 Voimaantulo

Kohdassa todettaisiin, että määräys tulee voimaan x.x.2020.

Kohdassa määrättäisiin, että perinnealuksilla, joilta edellytetään kaikuluotainta, olisi oltava kaikuluotain viimeistään ensimmäisessä määräyksen voimaantulon jälkeen suoritettavassa uusintakatsastuksessa. Tämä voimaantulomääräys on tarpeen aluksen peruskatsastamisen helpottamiseksi ja siihen on otettu mallia navigointilaitemääräyksen voimaantulomääräyksestä.

Kohdassa mainittaisiin, että Liikenne- ja viestintävirasto antaa pyydettyä määräyksessä mainituista englanninkielisistä standardeista, joita ei ole julkaistu suomen ja ruotsin kielellä, tietoja suomen ja ruotsin kielellä. Säädöksissä viitattavien standardien kielestä annetun lain (553/1989), jota sovelletaan lain 1 §:n perusteella myös lakia tai asetusta alemmanasteisiin säädöksiin, kuten 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. Määräyksessä viitataan sellaisiin standardeihin, joita ei ole saatavilla suomen eikä ruotsin kielellä, minkä vuoksi maininta on tarpeen. Tietojen antaminen ei kuitenkaan tarkoita standardien kääntämistä kokonaisuudessaan.

Liitteet

Liite 1 pohjautuisi vakavuusmääräyksen liitteeseen 2, liite 2 lastiviivamääräyksen liitteeseen 1 ja liitteet 3–7 sähkömääräyksen liitteisiin 1, 3, 4, 5 ja 6.

Määräyksen aikataulu

Määräys on tarkoitus antaa syksyllä 2022.

Määräyksestä viestiminen

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

Määräysluonnos ja perustelumuistio ovat sidosryhmillä lausuttavana 9.6.2020-10.8.2020 ja 12.7.2022-6.9.2022.

Sidosryhmiä on kuultu määräysvalmistelun aikana 25.3.2019 järjestetyssä sidosryhmätilaisuudessa, josta oli julkaistu tieto Liikenne- ja viestintäviraston internetsivulla. Lisäksi on käyty keskustelua Suomen Perinnepurjelaivat ry:n kanssa.

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.