

Hallituksen esitys Eduskunnalle Pohjois-Atlantin jäävartion taloudellisesta tuesta tehdyn sopimuksen voimassaolon lakkauttamisen hyväksymisestä, ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen liitteen muutosten hyväksymisestä ja sopimusmuutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamista koskevaksi laiksi sekä laiksi merilain 6 luvun muuttamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan, että eduskunta hyväksyisi Pohjois-Atlantin jäävartion taloudellisesta tuesta Washingtonissa 4 päivänä tammikuuta 1956 tehdyn sopimuksen voimassaolon lakkauttamisen. Suomi liittyi sopimukseen 17 päivänä helmikuuta 1972 sen jälkeen, kun eduskunta oli hyväksynyt sopimuksen eräät määräykset 30 päivänä marraskuuta 1971 ja tasavallan presidentti oli päättänyt 17 päivänä helmikuuta 1972 sopimuksen hyväksymisestä.

Koska ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen liitteeseen 5 päivänä joulukuuta 2000 tehdyillä muutoksilla on tarkoitus uudistaa Pohjois-Atlantin jäävartiota ja sen rahoitusta koskevat määräykset, Pohjois-Atlantin jäävartion taloudellisesta tuesta tehdyn sopimuksen osapuolten on tarkoitus julistaa sopimuksen soveltaminen päättyneeksi. Tämän vuoksi ehdotetaan, että eduskunta antaisi

suostumuksen sopimuksen voimassaolon lakkauttamiselle.

Esityksessä ehdotetaan myös, että eduskunta hyväksyisi ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen liitteen V lukuun 5 päivänä joulukuuta 2000 tehdyt muutokset. Eduskunnan hyväksyttäväksi ehdotetaan myös laki edellä mainitun sopimuksen liitteeseen tehtyjen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta. Esityksessä

ehdotetaan lisäksi merilakiin lisättäväksi säännöksiä aluksen päällikön turvalliseen navigointiin liittyvistä velvollisuuksista.

Ehdotetut lait on tarkoitettu tulemaan voimaan tasavallan presidentin asetuksella säädettävänä ajankohtana samaan aikaan kuin ihmishengen turvallisuudesta merellä tehdyn yleissopimuksen muutokset tulevat kansainvälisesti voimaan 1 päivänä heinäkuuta 2002.

SISÄLLYSLUETTELO

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
SISÄLLYSLUETTELO.....	2
YLEISPERUSTELUT.....	3
1. Nykytila ja ehdotetut muutokset.....	3
2. Esityksen tavoitteet.....	4
3. Esityksen vaikutukset.....	4
4. Asian valmistelu.....	5
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT.....	6
1. SOLAS-yleissopimuksen liitteen muutokset.....	6
<i>II-1 luku Rakenne – osastoiminen ja vakavuus, koneisto ja sähkölaitteet.....</i>	<i>6</i>
<i>II-2 luku Rakenne – palosuojelu, palonhavaitseminen ja palonsammutus</i>	<i>6</i>
<i>V luku Merenkulun turvallisuus.....</i>	<i>6</i>
<i>IX luku Alusten turvallisuusjohtaminen.....</i>	<i>11</i>
<i>X luku Suurnopeusaluksia koskevat turvallisuusmääräykset.....</i>	<i>11</i>
2. Lakiehdotusten perustelut.....	11
2.1. Laki ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen liitteen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta.....	11
2.2. Laki merilain 6 luvun muuttamisesta.....	13
3. Voimaantulo	13
4. Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus	13
LAKIEHDOTUKSET.....	17
ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen liitteen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta.....	17
merilain 6 luvun muuttamisesta.....	18
LIITE	20

YLEISPERUSTELUT

1. Nykytila ja ehdotetut muutokset

Kansainvälinen yleissopimus ihmishengen turvaamisesta merellä allekirjoitettiin Lontoossa 10 päivänä kesäkuuta 1948 (SopS 24/1953), jäljempänä vuoden 1948 yleissopimus. Vuoden 1948 yleissopimuksen korvasi Lontoossa 17 päivänä kesäkuuta 1960 tehty vastaava yleissopimus (SopS 33/1965), jäljempänä vuoden 1960 yleissopimus, jonka puolestaan korvasi Lontoossa 1 päivänä marraskuuta 1974 tehty yleissopimus. Ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehty kansainvälinen yleissopimus (*International Convention for the Safety of Life at Sea*), jäljempänä SOLAS-yleissopimus, tuli Suomessa voimaan vuonna 1981 (SopS 11/1981).

Vuoden 1948 yleissopimuksen liitteen V luvun 5 ja 6 sääntöön sisältyivät määräykset Pohjois-Atlantin jäävartiopalvelusta. Kyseisissä säännöissä sopimushallitukset sitoutuivat ylläpitämään jäävartiota ja jääolosuhteiden tutkimus- ja havaintopalvelua Pohjois-Atlantilla. Amerikan Yhdysvaltojen hallitus suostui huolehtimaan jäävartiopalvelusta, jääsuhteiden tutkimisesta ja niitä koskevien havaintojen tekemisestä sekä niistä saatujen tietojen levittämisestä. Niiden sopimuspuolten hallitukset, joita palvelu erityisesti koskee, sitoutuivat osallistumaan jäävartiopalvelun ylläpitämisen aiheuttamiin kustannuksiin. Vuoden 1948 yleissopimuksen liitteen V luvun 5 ja 6 sääntöön sisältyneet määräykset Pohjois-Atlantin jäävartiopalvelusta, sen toimeenpanosta ja kustannuksista on siirretty lähes muuttamattomina ensin vuoden 1960 yleissopimukseen ja sittemmin SOLAS-yleissopimukseen.

Vuoden 1948 yleissopimuksen Pohjois-Atlantin jäävartiota koskevien sääntöjen mukaisesti päätettiin sopia sopimusosapuolten avustuksen suuruudesta jäävartion ylläpitämiseksi. Washingtonissa tehtiin 4 päivänä tammikuuta 1956 Alankomaiden, Amerikan Yhdysvaltojen, Belgian, Ison-Britannian ja Pohjois-Irlannin

Yhdistyneen Kuningaskunnan, Italian, Kanadan, Kreikan, Norjan, Ranskan, Ruotsin ja Tanskan kesken sopimus Pohjois-Atlantin jäävartion taloudellisesta tuesta (*Agreement Regarding Financial Support of the North Atlantic Ice Patrol*), jäljempänä jäävartiosopimus. Sopimukseen liittyivät myöhemmin Espanja, Israel, Japani, Jugoslavia, Liberia, Panama, Saksan liittotasavalta, Puola ja Suomi. Suomi liittyi jäävartiosopimukseen 17 päivänä helmikuuta 1972 sen jälkeen, kun eduskunta oli hyväksynyt 30 päivänä marraskuuta 1971 sopimuksesta aiheutuvat vuotuiset kulut ja tasavallan presidentti oli päättänyt 17 päivänä helmikuuta 1972 sopimuksen hyväksymisestä (SopS 12/1972).

Jäävartiosopimuksen mukaan, koska Amerikan Yhdysvallat on sitoutunut Pohjois-Atlantin jäävartiotoiminnan jatkamiseen, on tarpeen määrätä sopimuspuolten avustusten suuruus jäävartion ylläpitämiseksi. Jäävartiosopimuksen 1 artiklan mukaan jokainen sopimuksen osapuoli antaa jäävartion ylläpitämiseksi vuosittain summan, joka määrätään sen suhteen mukaan, mikä osapuolen niiden alusten kokonaisbruttovetoisuudella, jotka jääaikana kulkevat jäävartion vartioimien jäävuorialueiden kautta, on sopimuksen kaikkien osapuolten jääaikana jäävartion vartioimien jäävuorialueiden kautta kulkevien alusten yhteiseen kokonaisbruttovetoisuuteen.

Kansainvälisen merenkulkujärjestön IMO:n meriturvallisuuskomitea (*Maritime Safety Committee*, MSC) hyväksyi 72. istunnossaan toukokuussa 2000 muutoksia SOLAS-yleissopimuksen liitteeseen ja vahvisti ne 73. istunnossaan 5 päivänä joulukuuta 2000 päätöslauselmalla MSC.99(73). SOLAS-yleissopimuksen liitteen merenkulun turvallisuutta koskeva V luku uusitaan kokonaan ja sen 6 säännöllä muutetaan jäävartiopalvelua koskevia säännöksiä. Uusitun V luvun liitteenä ovat määräykset jäävartiopalvelun hoidosta ja rahoituksesta. Amerikan Yhdysvaltojen hallitus jatkaa edelleen Pohjois-Atlantin jäävartiopalvelun

hoitamista. Jäävartiosopimuksessa noudatettava sopimusosapuolten keskinäisten alusmäärien suhteeseen perustuva taloudellinen tuki muutetaan jäävartiopalvelujen todellisen käytön perusteella määräytyväksi. SOLAS-yleissopimuksen liitteen uusitun V luvun 6 säännön voimaantulo edellyttää siten, että jäävartiosopimus lakkaa. SOLAS-yleissopimuksen liitteen uusittu V luku tulee voimaan 1 päivänä heinäkuuta 2002. Irtisanomista koskeva jäävartiosopimuksen 11 artikla ei siten sovellu kyseisten SOLAS-yleissopimuksen muutosten voimaantulon aikatauluun. Valtiosopimuksen päättyminen voi tapahtua valtiosopimusosoikeutta koskevan Wienin yleissopimuksen (SopS 33/1980) 54 artiklan mukaan paitsi sopimusmääräysten perusteella, myös osapuolten suostumuksella. Valtiosopimus voi siten päättyä milloin tahansa kaikkien osapuolten suostumuksella sen jälkeen, kun asiasta on neuvoteltu muiden sopimusvaltioiden kanssa. Jäävartiosopimuksen osapuolet voivat siten päättää sopimuksen, kun siihen saadaan kaikkien sopimuspuolten suostumus. Sopimusosapuolten pyrkimyksenä on päättää jäävartiosopimus ennen SOLAS-yleissopimuksen liitteen V luvun muutosten kansainvälistä voimaantuloa. IMO:n meriturvallisuuskomitea päätti 73. istunnonsaan joulukuussa 2000 myös muista muutoksista SOLAS-yleissopimuksen liitteeseen. Muutokset koskevat yleissopimuksen liitteen lukuja II-1 (rakenne – osastoiminen ja vakavuus, koneisto ja sähkölaitteet), II-2 (rakenne - palontorjunta), V (merenkulun turvallisuus), IX (alusten turvallisuusjohtaminen) ja X (suurnopeusaluksia koskevat turvallisuusmääräykset). SOLAS-yleissopimuksen liitteen II-1, II-2, V, IX ja X lukuun joulukuussa 2000 tehdyt muutokset katsotaan sopimuksen VIII artiklan perusteella hyväksytyiksi 1 päivänä tammikuuta 2002, jollei niitä siihen mennessä ole vastustanut 1/3 sopimuspuolista tai sopimuspuolet, joiden yhteenlaskettu osuus maailman kauppalaivaston tonnista on yli 50 prosenttia. Jos muutokset katsotaan hyväksytyiksi, ne tulevat voimaan 1 päivänä heinäkuuta 2002, lukuun ottamatta sopimushallituksia, jotka ovat vastustaneet muutosta ja jotka eivät ole peruuttaneet vastustustaan. IMO:n ilmoituksen mukaan

muutokset tulevat voimaan 1 heinäkuuta 2002.

Suomi on joulukuussa 2001 ilmoittanut nootilla IMO:n pääsihteerille, ettei se voi vielä tässä vaiheessa hyväksyä SOLAS-yleissopimuksen liitteen muutoksia, koska ne tietyiltä osin ovat ristiriidassa voimassa olevan lainsäädännön kanssa. Lisäksi nootissa on ilmoitettu, että Suomen tarkoituksena on peruuttaa vastustuksensa ja siten hyväksyä muutokset, kun niille on saatu asianmukainen valtiosisäinen hyväksyntä ja voimassa olevaan lainsäädäntöön on tehty tarvittavat muutokset.

2. Esityksen tavoitteet

Esityksellä pyydetään eduskunnan hyväksyntää SOLAS-yleissopimuksen liitteen V lukuun tehdyille muutoksille niin, että sopimusmuutokset voisivat tulla myös Suomessa voimaan 1 päivänä heinäkuuta 2002, niin kuin kansainvälisesti on sovittu. Samalla merilakiin (674/1994) lisättäisiin SOLAS-yleissopimuksen liitteen V luvun mukaiset aluksen päällikön turvallista navigointia ja vaarailmoitusten tekemistä koskevat velvollisuudet. Esityksellä pyydetään myös eduskunnan hyväksyntää jäävartiosopimuksen voimassaolon lakkauttamiselle, jota SOLAS-yleissopimuksen uudet Pohjois-Atlantin jäävartiota koskevat määräykset käytännössä edellyttävät.

3. Esityksen vaikutukset

Esityksellä ei ole organisaatio- tai henkilöstövaikutuksia eikä merkittäviä valtiontaloudellisia vaikutuksia. Suomi on vuosittain maksanut taloudellista tukea jäävartiosopimuksen perusteella 10 000–15 000 euroa. Suomen lipun alla purjehtivien alusten liikennöinti jäävartioalueella on viime vuosina vähentynyt. SOLAS-yleissopimuksen liitteen uuden V luvun 6 säännön mukaiseen järjestelyyn siirtyminen alentaisi entisestään Suomen vuosittaisia maksuja. Uuden V luvun navigaatiojärjestelmiä ja -laitteistoja koskevat määräykset aiheuttavat lisäkustannuksia varustamoille. Meriturvallisuuden parantaminen vähentää alusliikenteestä meriympäristölle aiheutuvaa vaaraa.

4. Asian valmistelu

Hallituksen esitys on laadittu virkatyönä liikenne- ja viestintäministeriössä yhteistyössä merenkululaitoksen kanssa. Esitysluonnoksesta on pyydetty lausunto ulkoasiainministeriöltä, oikeusministeriöltä, sisäasiainministeriön rajavartio-osastolta, puolustusministeriöltä, kauppaja ja teollisuusministeriöltä, ympäristöministeriöltä, Ahvenanmaan maakuntahallitukselta, Ilmatieteen laitokselta, Suomen Varustamoyhdistykseltä, Ålands Rahtialusyhdistykseltä, Rahtialusyhdistykseltä, Suomen Laivanpäälystöliitolta,

Suomen Konepäälystöliitolta, Suomen Merimies-Unionilta, ESL-Shipping Oy:ltä, Suomen Matkustajalaivat ry:ltä, Teollisuuden ja Työntekijöiden Keskusliitolta, Suomen Satamaliitolta, Suomen Ammattikalastajaliitolta, Suomen Veneilyliitolta ja Suomen Purjehtijaliitolta. Lausunnot ovat antaneet ulkoasiainministeriö, sisäasiainministeriön rajavartio-osasto, puolustusministeriö, ympäristöministeriö, Ahvenanmaan maakuntahallitus, Ilmatieteen laitos, Suomen Varustamoyhdistys, Ålands Redarförening, Rahtialusyhdistys, Suomen Laivanpäälystöliitto, Suomen Konepäälystöliitto, Suomen Satamaliitto ja Suomen Veneilyliitto. Saadut lausunnot on pyritty ottamaan huomioon esityksen viimeistelyssä.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1. SOLAS-yleissopimuksen liitteen muutokset

II-1 luku Rakenne – osastoiminen ja vakavuus, koneisto ja sähkölaitteet

Uudella 3—5 säännöllä kielletään asbestin käyttö alusten rakenteissa, koneistossa, sähkölaitteistoissa ja varusteissa. Uusien asbestia sisältävien materiaalien käyttö on kielletty lukuun ottamatta eräitä korkeissa lämpötiloissa käytettäviä eristeitä ja vesitiiviitä liitoksia. Suomessa on kemikaalilain (744/1989) nojalla kielletty asbestin ja asbestipitoisen tuotteen valmistus, maahantuonti, myyminen ja käyttöön ottaminen eräitä poikkeuksia lukuun ottamatta (valtioneuvoston päätös 852/1992).

II-2 luku Rakenne – palosuojelu, palonhavaitseminen ja palonsammutus

Palontorjuntaa koskeva luku on uudistettu kokonaisuudessaan. Säännöt on järjestetty uudelleen, ja lukuun on sisällytetty eräitä vakiintuneita tulkintoja, kuten saunojen paloturvallisuusvaatimukset. Laitteiden tarkemmat vaatimukset on siirretty erilliseen pakolliseen FSS-koodiin (*International Code for Fire Safety Systems*, paloturvallisuusjärjestelmäkoodi). Tuotteiden hyväksyntää ja testausta koskevat asiat ovat palokoodissa eli FTP-koodissa (*Fire Test Procedures Code*), joka tuli pakolliseksi vuonna 1998. Soveltamissääntöön lisättiin luettelo määräyksistä, jotka koskevat myös olemassa olevia aluksia.

V luku Merenkulun turvallisuus

1 sääntö. Soveltamisala. SOLAS-yleissopimusta sovelletaan yleensä vain kansainväliseen meriliikenteeseen. Merenkulun turvallisuutta koskevaa V lukua sovelletaan kuitenkin kaikkiin aluksiin kaikilla matkoilla lukuun ottamatta sotaluksia ja yksinomaan Pohjois-Amerikan Isoilla järvillä ja niihin liittyvillä vesialueilla

liikennöiviä aluksia, jollei luvussa nimenomaan toisin määrätä. Näin ollen myös kotimaan liikenteessä olevat alukset kuuluvat luvun soveltamisalan piiriin.

Luvun soveltamisalaan on tehty eräitä muutoksia. Sota-aluksien määrittelyä on täsmennetty apualuksilla. Lisäksi soveltamisalan ulkopuolelle on rajattu sopimushallituksen omistuksessa tai käytössä olevat alukset, joita käytetään yksinomaan eikaupallisiin julkisiin palveluihin. Soveltamisalan ulkopuolelle jääviä aluksia kuitenkin kehoitetaan liikennöimään V luvun kanssa yhteen sopivalla tavalla aina, kun se on tarkoituksenmukaista ja mahdollista.

Sääntöön on lisätty sopimushallituksen hallinnolle mahdollisuus päättää, missä määrin lukua sovelletaan aluksiin, jotka liikennöivät yksinomaan sopimushallituksen sisäisillä aluevesillä. Sopimushallituksen hallinnon tulee määrittellä, missä määrin V luvun navigaatiojärjestelmiä ja -laitteita koskevia sääntöjä 15—28 ei sovelleta alle 150 bruttovetoisuutta oleviin aluksiin matkasta riippumatta, alle 500 bruttovetoisuutta oleviin aluksiin, joita ei käytetä kansainvälisillä matkoilla, sekä kalastusaluksiin.

Suomessa on tarkoitus rajoittaa nykyisen käytännön mukaisesti eräiden navigaatiojärjestelmiä ja -laitteita koskevien vaatimusten soveltamista ulkomaan tai kotimaan liikenteessä oleviin pieniin aluksiin. Asiasta ehdotetaan määrättäväksi merenkululaitoksen päätöksellä. Valtuutussäännökset ehdotetaan otettaviksi voimaansaattamislakiin.

2 sääntö. Määritelmät. Lukuun on otettu aluksen rakennusvaiheen, merikartan ja merenkulkualan julkaisun sekä aluksen määritelmät.

3 sääntö. Vapautukset ja vastaavuudet. Lukuun on lisätty uusi sääntö, jonka mukaan sopimusvaltion hallinto voi tietyissä tapauksissa myöntää yleisiä poikkeuksia tai osittaisia tai ehdollisia vapautuksia tai vastaavuuksia eräistä alusten varusteita koskevista määräyksistä. Yleinen poikkeus

eräistä navigointilaitteistoja koskevista vaatimuksista voidaan myöntää alukselle, jolla ei ole mekaanista kuljetuskoneistoa. Osittaisia tai ehdollisia vapautuksia tai vastaavuuksia voidaan myöntää, kun alusta käytetään matkalla, jolla aluksen suurin etäisyys rannikosta, matkan pituus ja luonne, tavallisten merenkulun vaarojen puuttuminen ja muut turvallisuuteen vaikuttavat seikat ovat sellaiset, että V luvun täysimääräinen soveltaminen olisi epämielekästä tai tarpeetonta, jos hallinto on ottanut huomioon vapautusten ja vastaavuuksien mahdolliset vaikutukset muiden alusten turvallisuuteen. Vapautuksista ja vastaavuuksista on vuosittain ilmoitettava Kansainväliselle merenkulkujärjestölle IMOLle.

Merilain 1 luvun 8 §:n mukaan merenkululaitos voi myöntää yksittäistapauksessa poikkeuksia merilain nojalla annettujen säännösten ja määräysten vaatimuksista. Voimaansaattamislakiin ehdotetaan otettavaksi valtuutussäännös, jonka mukaan merenkululaitos voisi myöntää SOLAS-yleissopimuksen liitteen V luvun 3 säännön 1 ja 2 kohdan mukaisia vapautuksia tai vastaavuuksia.

4 sääntö. Merenkulkuun liittyvät varoitukset. Uudessa säännössä määrätään sopimushallituksen toimenpiteistä sen varmistamiseksi, että kun jostakin lähteestä saadaan luotettava tieto vaarasta, se on viipymättä välitettävä niille, joiden etua asia koskee.

Merenkululaitoksesta annetun lain (13/1990) 2 §:n mukaan merenkululaitoksen tehtävänä on ryhtyä merenkulkua ja muuta vesiliikennettä edistäviin, turvaaviin ja järjestäviin toimenpiteisiin. Merenkululaitos vastaa hätä- ja turvallisuusradioliikenteestä ylläpitämällä Turku Radiota. Sen tehtävänä on varmistaa hätäradioliikenne ja huolehtia radioturvallisuusliikenteestä, johon kuuluvat merenkulkuvaroitukset, säätiedot ja liikenneilmoitusten antaminen merenkulkijoille.

5 sääntö. Sääpalvelu ja säävaroitukset. Sääntö vastaa nykyistä V luvun 4 sääntöä. Sopimushallitukset sitoutuvat edistämään säätietojen keräämistä aluksissa niiden ollessa merellä ja järjestämään niiden tarkastamisen, levittämisen ja vaihtamisen merenkulkua parhaiten hyödyttävällä tavalla. Hallintojen on edistettävä tarkkuudeltaan korkealuokkaisten kojeiden käyttöä aluksissa sekä huolehdittava siitä, että kojeet voidaan

pyydettyä tarkastaa.

Sopimushallitukset sitoutuvat kansainväliseen yhteistyöhön muun muassa alusten varoittamiseksi kovista tuulista, myrskyistä ja trooppisista myrskyistä ja meriliikenteelle soveltuvien säätiedotuksien lähettämiseksi vähintään kaksi kertaa päivässä. Säätiedotusten tulee sisältää tietoa, analyysseja, varoituksia ja ennusteita vallitsevasta säästä, aallokosta ja jäätilanteesta. Lisäksi on laadittava julkaisuja, jotka voivat olla välttämättömiä merellä suoritettavalle tehokkaalle ilmatieteelliselle työlle ja mikäli mahdollista huolehdittava päivittäisten sääkartojen julkaisemisesta ja niiden pitämisestä lähtevien alusten saatavissa. Aluksia pyritään saamaan mukaan osallistumaan säähavaintojen tekemiseen ja tallentamiseen siten, ettei säähavaintojen välittämisestä aiheudu kustannuksia näille aluksille. Maksuttomuuden vaatimus on kokonaan uusi. Aluksia kehoitetaan myös ilmoittamaan läheisyydessä oleville aluksille ja rannikkoasemille, milloin ne havaitsevat trooppisen myrskyn tai tuulen nopeuden olevan 50 solmua (10 boforia) tai enemmän. Suomessa merisääpalveluista vastaa Ilmatieteen laitos (laki ilmatieteen laitoksesta 585/1967). Ilmatieteen laitoksen tehtävänä on hankkia luotettavaa tietoa Suomen ilmastosta ja hoitaa sääpalvelu ottaen huomioon erityisesti maamme elinkeinoelämän ja yleisen turvallisuuden vaatimukset (1 §). Merisäätiedotuksia annetaan nykyisin viisi kertaa vuorokaudessa suomen- ja ruotsinkielisillä Yleisradion kanavilla sekä englanniksi Turku Radiossa.

6 sääntö. Jäävartiopalvelu. Pohjois-Atlantin jäävartiopalvelua koskevilla määräyksillä korvataan V luvun nykyiset 5 ja 6 sääntö.

Uuden V luvun liitteenä ovat määräykset jäävartiopalvelun hoidosta ja rahoituksesta. Amerikan Yhdysvaltojen hallitus jatkaa edelleen Pohjois-Atlantin jäävartiopalvelun hoitamista. Jäävartiosopimuksessa

noudatettava sopimusosapuolten keskinäisten alusmäärien suhteeseen perustuva taloudellinen tuki muutetaan liitteen määräyksien mukaan jäävartiopalvelujen todellisen käytön perusteella määräytyväksi.

7 sääntö. Etsintä- ja pelastuspalvelut. 8 sääntö. Hengenpelastuksen viestimerkit. Nykyistä V luvun 15 sääntöä osittain vastaavan säännön mukaan sopimusvaltio sitoutuu siihen, että se ryhtyy kaikkiin

tarpeellisiin toimenpiteisiin rannikon valvomiseksi ja oman maan rannikolla merihädässä olevien henkilöiden pelastamiseksi. Näihin toimenpiteisiin tulee kuulua sellaisten meriturvallisuusjärjestelyjen luominen, käyttäminen ja ylläpitäminen, jotka meriliikenteen vilkkaus ja merenkulun vaarat huomioon ottaen katsotaan mahdollisiksi ja välttämättömiksi. Toimenpiteiden tulee olla riittäviä merihädässä olevien henkilöiden paikallistamiseksi ja pelastamiseksi. Luvun 8 säännön mukaan sopimushallitukset sitoutuvat varmistamaan, että etsintä- ja pelastuspalvelut käyttävät etsintä- ja pelastustoiminnassaan hengenpelastuksen viestimerkkejä lähettäessään viestejä merihädässä oleville aluksille tai henkilöille. Suomen meripelastuksesta säädetään meripelastuslaissa (1145/2001). Johtava meripelastusviranomaisena on rajavartiolaitos (3 §).

9 sääntö. Merenmittauspalvelut. Uudessa säännössä määrätään sopimushallituksen velvollisuuksista merenmittauksen hyvän tason varmistamiseksi. Sopimushallitusten on muun muassa varmistettava merenmittausta koskevien tietojen keruu ja kokoaminen sekä merenkulun turvallisuuden kannalta välttämättömien merenkulutietojen julkaiseminen, levittäminen ja ajantasaistaminen. Sopimushallitukset sitoutuvat myös koordinoimaan toimenpiteensä siten, että merenmittausta ja merenkulkua koskevat tiedot ovat käytettävissä mahdollisimman oikea-aikaisesti, yksiselitteisesti ja luotettavasti. Merenkululaitoksesta annetun asetuksen (1249/1997) 1 §:n mukaan merenmittauksesta ja merikartoituksesta vastaa merenkululaitos.

10 sääntö. Alusten reittijako. 11 sääntö. Alusten ilmoitusjärjestelmät. 12 sääntö. Alusliikennepalvelut. Määräykset alusten reittijaosta, ilmoitusjärjestelmistä ja alusliikennepalveluista vastaavat pääosin nykyisin voimassa oleva SOLAS-yleissopimuksen liitteen V luvun 8, 8—1 ja 8—2 sääntöä. Määräyksiä on kuitenkin jonkin verran täsmennetty. Reittijakojärjestelmillä tarkoitetaan alusten ohjaamista esimerkiksi yksisuuntaisille kaistoille, mikä vähentää alusten yhteentörmäysvaaraa. Alusten pakollisessa ilmoitusjärjestelmässä alusten on ilmoitauduttava tietyille alueille saapuessaan

ja sieltä poistuessaan. Kansainvälisille merialueille ainoastaan IMO voi hyväksyä alusten reittijako- ja ilmoitusjärjestelmiä.

Sopimushallitukset sitoutuvat varmistamaan alusliikennepalvelujen perustamisen silloin kun ne katsovat tämän olevan liikenteen määrän tai riskialttiuden vuoksi perusteltua. Alusliikennepalvelulla tarkoitetaan maalla toimivaa alusten ohjaus- ja tukipalvelua (VTS, Vessel Traffic Service).

Vesiliikennelain (463/1996) mukaan merenkululaitos voi antaa vesikulkuneuvolla liikkumista koskevia ohjeita tai määräyksiä. Lain nojalla merenkulkuhallitus on vuonna 1997 antanut IMO:n suositukseen A.857(20) perustuvan päätöksen alusliikenteen ohjaus- ja tukipalvelusta (VTS). Palvelulla annetaan aluksille tietoa muun muassa alusliikenteestä, sääolosuhteista, merenkulun turvalaitteista, väylistä ja muista aluksen turvalliseen kulkuun vaikuttavista seikoista. Tehtäviä hoitavat alueelliset VTS-keskukset, jotka ovat joko merenkululaitoksen organisaatioon kuuluvia tai yhteistoiminnassa sen kanssa muodostettuja. Merenkululaitos valmistelee parhaillaan ehdotusta lakiesitykseksi alusliikennepalveluista.

13 sääntö. Navigoinnin turvalaitteiden luominen ja käyttö. Nykyistä V luvun 14 sääntöä vastaavan säännön mukaan sopimushallitus sitoutuu järjestämään joko yksin tai yhteistyössä muiden sopimushallitusten kanssa liikenteen määrän tai riskialttiuden vuoksi käytännöllisiksi ja välttämättömiksi katsotut navigoinnin apulaitteet sekä tiedottamaan niistä asianmukaisesti. Navigoinnin apulaitteilla tarkoitetaan merenkulun turvalaitteita ja -järjestelmiä. Niistä on pääosin säädetty vesikulkuväylien merkitsemisestä annetussa asetuksessa (846/1979), jonka mukaan toiminnasta on vastuussa merenkululaitos. Merenkululaitos ilmoittaa merenkululle tärkeitä turvalaitteita koskevista muutoksista julkaisussaan "Tiedonantoja merenkulkijoille" tai kiireellisessä tapauksessa Yleisradion tai Turku Radion välityksellä.

14 sääntö. Aluksen miehitys. Sopimushallitukset sitoutuvat, kukin oman maansa alusten osalta, huolehtimaan toimenpiteistä sen varmistamiseksi, että kaikkien alusten miehitys ihmishengen turvallisuutta silmällä pitäen on riittävä ja

pätevä. Säännössä on määräyksiä pätevyyskirjoista ja työkielestä. Sääntö vastaa pääosin nykyistä V luvun 13 sääntöä. Merilain 1 luvun 8 §:n mukaan aluksen miehityksestä säädetään asetuksella.

15 sääntö. Komentosillan suunnittelua, navigointijärjestelmien ja -laitteiden suunnittelua ja järjestämistä sekä komentosiltamenettelyjä koskevat periaatteet.

16 sääntö. Laitteiden kunnossapito. 17 sääntö. Sähkömagneettinen yhteensopivuus.

18 sääntö. Navigointijärjestelmien ja -laitteiden hyväksyminen, tarkastaminen ja suoritusarvovaatimukset sekä matkatietojen tallentimet. 19 sääntö. Aluksen navigointijärjestelmiä ja -laitteita koskevat vaatimukset.

20 sääntö. Matkatietojen tallentimet. Lukuun on otettu uusia määräyksiä, joiden tarkoituksena on lisätä navigoinnin turvallisuutta käytännössä ilmenneiden tarpeiden pohjalta. 15—19 säännöllä määrätään muun muassa laitteiden sijoittelusta komentosillalle, niiden sähkömagneettisen yhteensopivuuden testaamisesta ja tyyppihyväksynnästä.

Luvun 19 säännössä ovat yksityiskohtaiset määräykset aluksen navigointivarustuksesta ja -järjestelystä. Määräykset on osaksi porrastettu aluksen koon ja rakennusvuoden mukaisesti luokkiin. Lisäksi 19 säännöllä saatetaan pakolliseksi alustunnistusjärjestelmään (Automatic Identification System, AIS) liittyvät laitteistot eli transponderit. Lippuvaltio voi kuitenkin antaa vapautuksen vaatimuksesta kotimaanliikenteessä, jos AIS:n käyttö ei ole välttämätöntä. Luvun 20 säännöllä saatetaan pakolliseksi matkatietojen tallenninlaitteet (Voyage Data Recorder, jäljempänä VDR-järjestelmä eli niin sanottu musta laatikko) 1 päivästä heinäkuuta 2002 alkaen kaikille uusille aluksille riippumatta niiden koosta sekä olemassa oleville matkustaja-aluksille.

Aluksen rakenteesta ja varusteista säädetään merilain 1 luvun 8 §:n mukaan asetuksella. Euroopan yhteisö ei ole osapuolena SOLAS-yleissopimuksessa, koska sen 1 artiklan mukaan vain hallitukset voivat olla sopimuksen osapuolia.

Yhteisöänsäädännössä VDR-järjestelmistä säädetään neuvoston ja parlamentin direktiivillä 2001/106/EY, joka tuli voimaan tammikuussa 2002. Sillä on muutettu satamavaltioiden suorittamaa valvontaa koskevaa neuvoston direktiiviä 95/21/EY. Yhteisön jäsenvaltioiden satamissa käytävät

alukset on varustettava VDR-järjestelmällä SOLAS-yleissopimuksen liitteen uuden V luvun 20 säännön mukaisessa aikataulussa. Toisin kuin V luvun 20 sääntö, direktiivi koskee myös ennen 1 päivää heinäkuuta 2002 rakennettujen lastialuksia. Nämä olemassa olevat lastialukset on direktiivin mukaan varustettava VDR-järjestelmällä IMO:n vahvistamana ajankohtana tai IMO:n päätöksen puuttuessa viimeistään 1 päivänä tammikuuta 2007 tai 2008 aluksen bruttovetoisuudesta riippuen. Vastaava VDR-vaatimus sisältyy myös ehdotukseen Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi alusliikennettä koskevan yhteisön seuranta- ja tietojärjestelmän perustamisesta (KOM(2001) 592 lopullinen COD 2000(325)). Direktiiviehdotuksessa on myös AIS-laitteistovaatimus yhteisön jäsenvaltioiden satamissa käyville aluksille. AIS-laitteistovaatimus vastaa SOLAS-yleissopimuksen liitteen uuden V luvun 19 säännön vaatimuksia ja aikatauluja lukuun ottamatta pelkässä kotimaan liikenteessä olevia aluksia, joiden AIS-varustamisen aikataulua on direktiiviehdotuksessa nopeutettu. Lisäksi direktiiviehdotuksessa on rajoitettu mahdollisuutta vapauttaa alus AIS-vaatimuksesta. Neuvosto vahvisti yhteisen kannan direktiiviehdotuksesta 19 päivänä joulukuuta 2001, ja asian käsittely jatkuu Euroopan parlamentissa.

21 sääntö. Kansainvälinen viestikirja. 22 sääntö. Näkyvyys komentosillalta. 23 sääntö. Luotsiin siirtymiseen liittyvät järjestelyt. 24 sääntö. Suunnan- ja/tai kurssinvalvontajärjestelmien käyttö. 25 sääntö. Ohjauslaitteiston käyttö. 26 sääntö. Ohjauslaitteet: testaus ja harjoitukset.

Viestikirjaa, komentosillan näkyvyyttä, luotsijärjestelyjä, suunnan- tai kurssinvalvontajärjestelmiä, ohjauslaitteiden käyttöä ja niiden testausta koskevat määräykset ovat jo nykyisin voimassa olevia SOLAS-yleissopimuksen liitteen V luvun määräyksiä (17, 19, 19—1, 19—2, 21 ja 22 sääntö). Aluksen rakenteesta, varusteista ja turvallisesta käytöstä säädetään merilain 1 luvun 8 §:n mukaan asetuksella.

27 sääntö. Merikartat ja merenkulkualan julkaisut. Nykyistä SOLAS-yleissopimuksen liitteen V luvun 20 sääntöä vastaavan kohdan mukaan merikarttojen ja merenkulkualan julkaisujen tulee olla asianmukaisia ja päivitettyjä. Määräys liittyy matkareitin suunnittelua koskevaan 34 sääntöön. Sen

mukaan ennen merelle lähtöä päällikön on varmistettava, että aiottu matkareitti on suunniteltu käyttäen kyseisen alueen asianmukaisia merikarttoja. Asiasta on tarkoitus säätää merilain 6 lukuun otettavalla säännöksellä.

28 sääntö. Navigointitoimien tallentaminen.

Uuden määräyksen mukaan kaikissa kansainvälisessä liikenteessä käytettävissä aluksissa on pidettävä kirjaa navigointitoimista sekä navigoinnin turvallisuuden kannalta merkittävistä tapahtumista. Tallennettavien tietojen on oltava riittävän yksityiskohtaisia ja käsitettävä koko merimatka. Jos tietoja ei ole merkitty aluksen laivapäiväkirjaan, ne voidaan kirjata jossakin muussa hallinnon hyväksymässä muodossa.

Laiva- ja konepäiväkirjasta säädetään merilain 18 luvussa. Jokaisessa ulkomaanliikenteessä käytettävässä aluksessa on oltava laivapäiväkirja ja, jos alus on konein kulkeva, lisäksi erillinen konepäiväkirja. Laivapäiväkirjaa pitää päällikkö tai hänen valvontansa alaisena perämies. Laivapäiväkirjaan on tarkoin merkittävä, mitä matkan aikana tapahtuu. Laivapäiväkirjan tarkemmasta sisällöstä säädetään kauppa- ja teollisuusministeriön päätöksessä 326/1967.

29 sääntö. Laivojen, lentokoneiden tai hädässä olevien henkilöiden käyttämät hengenpelastuksen viestimerkit. Uuden määräyksen mukaan alusten vahtipäälliköillä on oltava käytettävissään kuvitettu taulukko, jossa kuvataan hengenpelastuksen viestimerkit. Hädässä olevat alukset tai henkilöt käyttävät merkkejä viestiessään hengenpelastusasemien, meripelastusyksiköiden sekä etsintään ja pelastustoimintaan osallistuvien lentokoneiden kanssa. Aluksen rakenteesta ja varusteista säädetään merilain 1 luvun 8 §:n mukaan asetuksella.

30 sääntö. Toimintaa koskevat rajoitukset. Ennen matkustaja-aluksen käyttöönottoa laaditaan matkustaja-aluksen toimintarajoituksista luettelo, johon sisältyvät mahdolliset vapautukset näistä säännöistä, toiminta-alue rajoitukset, säärajoitukset, merialuerajoitukset, sallittua kuormaa koskevat rajoitukset, viippausta ja nopeutta koskevat rajoitukset ja muut rajoitukset, joista hallinto määrää tai jotka on annettu suunnittelu- tai rakentamisvaiheessa. Tarkoituksena on saada aluksen päällikön ja

myös viranomaisten käyttöön hallinnon hyväksymä ajan tasalla oleva kokonaiskuva aluksen toimintakehyksistä merenkulussa yleisesti käytetyllä kielellä. Aluksen rakenteesta, varusteista ja turvallisuudesta käytöstä säädetään merilain 1 luvun 8 §:n mukaan asetuksella.

31 sääntö. Vaarailmoitukset. 32 sääntö.

Vaarailmoitusten vähimmäissisältö. Määräykset vastaavat nykyisin voimassa olevaa SOLAS-yleissopimuksen liitteen V luvun 2 ja 3 sääntöä. Sellaisten alusten päälliköiden, jotka kohtaavat vaarallista jäätä, vaarallisen hylyn tai muun merenkulkua välittömästi uhkaavan vaaran taikka trooppisen myrskyn tai myrskytuulien yhteydessä havaittuja jäätymispisteen alapuolella olevia ilman lämpötiloja, jotka aiheuttavat voimakasta jäänmuodostusta ylärakenteisiin, tai voimakkaita tuulia, joiden voima on vähintään 10 boforia tai joista ei ole saatu myrskyvaroitusta, on välitettävä tieto kaikilla käytössään olevilla keinoilla läheisyydessään oleville aluksille sekä toimivaltaisille viranomaisille. Mainittuja vaaroja koskevan tiedon välittäminen on maksutonta kyseessä oleville aluksille. Sopimushallitusten on ryhdyttävä tarvittaviin toimenpiteisiin sen takaamiseksi, että edellä mainitulla tavalla saatu tieto viipymättä välitetään niille, joiden etua asia koskee, ja saatettava asia muiden asiaomaisten hallitusten tietoon. Aluksen päällikköä koskevasta ilmoitusvelvollisuudesta ehdotetaan säädettäväksi merilain 6 luvussa.

33 sääntö. Hätäilmoitukset. Velvollisuudet ja menettelytapa. Määräys vastaa nykyistä SOLAS-yleissopimuksen liitteen V luvun 10 sääntöä. Sellaisen merellä olevan aluksen päällikön, joka voi antaa apua saatuaan tiedon ihmisten merihädästä, on mentävä apuun niin nopeasti kuin mahdollista ja ilmoitettava tästä hädässä oleville henkilöille tai etsintä- ja pelastuspalvelulle.

Merihädässä olevan auttamisesta säädetään merilain 6 luvun 11 §:ssä. Päällikkö, joka tapaa merihädässä olevan, on velvollinen, jos se käy päinsä aiheuttamatta vakavaa vaaraa omalle alukselle tai laivaväelle tai muille aluksissa oleville, antamaan kaikkea apua, mikä on mahdollista ja tarpeellista hädänalaisen pelastamiseksi.

34 sääntö. Merenkulun turvallisuus ja vaarallisten tilanteiden välttäminen. Säännössä ovat uudet matkareitin suunnittelua koskevat määräykset. Ennen

merelle lähtöä päällikön on varmistettava, että aiottu matkareitti on suunniteltu kyseisen alueen asianmukaisia merikarttoja ja merialan julkaisuja käyttäen sekä IMO:n kehittämien suuntaviivojen ja suositusten mukaisesti. Matkasuunnitelmassa reitin osalta on otettava huomioon kaikki asiaan kuuluvat alusten reittijärjestelmät, taattava riittävästi merialaa, jotta alus voi kulkea koko matkan turvallisesti, ennakoitava kaikki tunnetut merenkulun vaarat ja haitalliset sääolosuhteet ja otettava huomioon sovellettavat meriympäristön suojelua koskevat toimenpiteet ja vältettävä mahdollisimman hyvin toimenpiteitä tai toimia, jotka voivat vahingoittaa ympäristöä. Aluksen päällikön vastuuta korostaa määräys, jonka mukaan omistaja, vuokraaja tai alusta käyttävä yhtiö tai kukaan muukaan henkilö ei voi estää tai rajoittaa aluksen päällikköä tekemästä tai toteuttamasta päätöstä, joka on päällikön asiantuntemuksen perusteella tarpeellinen merenkulun turvallisuuden ja meriympäristön suojelun kannalta. Määräys on nykyisessä SOLAS-yleissopimuksen liitteen V luvun 10—1 säännössä, mutta sitä on muutoksella täsmennetty lisäämällä muun muassa erikseen maininta meriympäristön suojelusta. Aluksen päällikön velvollisuuksista matkareitin suunnittelussa on tarkoitus säätää merilain 6 luvussa. Samalla lukuun otettaisiin aluksen päällikön yksinomaista ratkaisovaltaa hänen ammattipätevyytensä alueeseen kuuluvien asioiden osalta korostava säännös.

35 sääntö. Hätämerkkien väärinkäyttö. Määräys vastaa nykyistä SOLAS-yleissopimuksen liitteen V luvun 9 sääntöä. Sen mukaan kansainvälisen hätämerkin väärinkäyttö eli käyttö muuhun tarkoitukseen kuin osoittamaan, että henkilö tai henkilöitä on hädässä, on kielletty. Myös muun merkin käyttö, jota voidaan erehdyksessä luulla kansainväliseksi hätämerkiksi, on kielletty. Meripelastuslain 25 §:ssä kielletään hätämerkkien ja niitä muistuttavien merkkien käyttö muutoin kuin hätätilanteessa annettuna hätämerkkinä. Rangaistus merihätää tai muuta vastaavaa hätää koskevasta perättömästä ilmoituksesta säädetään rikoslain (39/1889) 34 luvun 10 §:ssä.

IX luku Alusten turvallisuusjohtaminen

Kansainväliset turvallista johtamista koskevat määräykset otettiin SOLAS-yleissopimuksen liitteen IX luvuksi vuonna 1994 (*International Safety Management Code*, jäljempänä *ISM-säännöstö*). Liitteen IX luvun 3 säännön lisäyksellä ISM-säännöstön vaatimukset määrätään pakollisiksi.

Turvallisuusjohtamisjärjestelmästä säädetään merilain 1 luvun 8 ja 8 a §:ssä sekä alusturvallisuuden valvonnasta annetussa laissa (370/1995). Tarkemmat säännökset on annettu laivanisännän turvallisuusjohtamisjärjestelmästä ja aluksen turvalliseen käyttöön liittyvistä johtamisjärjestelyistä annetulla asetuksella (66/1996), joka perustuu ISM-säännöstöön. Asetuksen voimaantulo on porrastettu siten, että viimeiset sen soveltamisalaan kuuluvat alukset tulevat järjestelmän piiriin viimeistään 1 päivänä heinäkuuta 2002.

X luku Suurnopeusaluksia koskevat turvallisuusmääräykset

Lukuun sijoitettiin vuoden 1994 suurnopeusalussäännöstön (*International Code of Safety for High-Speed Craft*, jäljempänä *HSC-säännöstö*) rinnalle uusi vuoden 2000 HSC-säännöstö siten, että aluksen rakentamisaika määrää, kumpaa säännöstöä sovelletaan pakollisena. Jälkimmäistä sovelletaan 1 päivänä heinäkuuta 2002 tai myöhemmin rakennettuun suurnopeusalukseen ja rajoitetusti aikaisemmin rakennettujen alusten suuriin muutostöihin. Suurnopeusaluksista on säädetty eräiden kotimaan matkoilla liikennöivien matkustajalusten turvallisuudesta annetussa asetuksessa (1307/1999) sekä alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain uudessa 4 a luvussa ja säännöllisen ro-ro-matkustaja-alusliikenteen ja suurnopeusmatkustaja-alusliikenteen turvallisuuden varmistamisesta annetussa valtioneuvoston asetuksessa (95/2002).

2. Lakiehdotusten perustelut

2.1. Laki ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen liitteen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta

1 §. Pykälällä ehdotetaan saatettavaksi voimaan ne SOLAS-yleissopimuksen muutoksen määräykset, jotka kuuluvat lainsäädännön alaan. Tähän esitykseen sisältyy myös ehdotus laiksi merilain muuttamiseksi, johon sisältyy säännöksiä, joilla pantaisiin täytäntöön sopimusmuutoksen lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä. Valtiosopimustyöryhmän (UM 1/2000) mietinnön mukaan kansainvälisiin sopimuksiin sisältyvien velvoitteiden lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattaminen toteutettaisiin ainoastaan poikkeuksellisesti yksinomaan asiasisältöisellä lailla. Laista olisi tällöinkin käytävä selvästi ilmi sen luonne tietyn yksilöidyn velvoitteen voimaansaattamislakina. Koska merilain muutoksen kaikki säännökset eivät koske SOLAS-yleissopimuksen muutoksia, lakia ei ole tarkoituksenmukaista yksilöidä voimaansaattamislakiksi. Pääsäännön mukaisesti ehdotukseen on siten sisällytetty blankettilaki, joka koskee sopimusmuutosten lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä.

2 §. SOLAS-yleissopimusta sovelletaan sen liitteen I luvun 1 säännön mukaan vain kansainvälisillä matkoilla liikennöiviin aluksiin, jollei nimenomaisesti ole toisin määrätty. Liitteen V lukua sovelletaan kuitenkin sen 1 säännön mukaan kaikkiin aluksiin kaikilla matkoilla lukuun ottamatta sota-aluksia ja yksinomaan Pohjois-Amerikan Isoilla järvillä ja niihin liittyvillä vesialueilla liikennöiviä aluksia, jollei luvussa nimenomaan toisin määrätä. Näin ollen myös kotimaan liikenteessä olevat alukset kuuluvat luvun soveltamisalan piiriin. Koska V luvun määräykset liittyvät olennaisesti kansainväliseen kauppamerenkulkuun ja eräät laitevaatimukset on mitoitettu tämän mukaisesti, 1 säännön 2 ja 4 kohdassa on poikkeusmahdollisuus pieniä aluksia ja rajoitettua liikennettä varten. Sopimushallituksen hallinto voi päättää, missä määrin lukua sovelletaan aluksiin, jotka liikennöivät yksinomaan sopimushallituksen sisäisillä aluevesillä. Sopimushallituksen hallinnon tulee määrittellä, missä määrin V luvun navigaatiojärjestelmiä ja -laitteita koskevia 15—28 sääntöä ei sovelleta alle 150 bruttovetoisuutta oleviin aluksiin matkasta riippumatta sekä alle 500 bruttovetoisuutta oleviin aluksiin,

joita ei käytetä kansainvälisillä matkoilla, sekä kalastusaluksiin.

Suomessa on tarkoitus rajoittaa nykyisen käytännön mukaisesti eräiden V luvun navigaatiojärjestelmä- ja laitevaatimusten soveltamista ulkomaan tai kotimaan liikenteessä oleviin pieniin aluksiin. Liitteen V lukua ei tältä osin ole jatkossakaan tarkoitus soveltaa huviveneisiin. Kalastusaluksiin sovelletaan merilain nojalla eräiden kalastusalusten turvallisuudesta annettua asetusta (65/2000), joka suurien kalastusalusten osalta perustuu niin sanottuun kalastusalusdirektiiviin (97/70/EY) ja kansainväliseen yleissopimukseen kalastusalusten turvallisuudesta eli niin sanottuun Torremolinoksen pöytäkirjaan.

SOLAS-yleissopimuksen liitteen V lukuun liittyvä alusturvallisuutta koskeva yksityiskohtainen sääntely on tarkoituksenmukaista antaa merenkulkulaitoksen tehtäväksi asian laadun ja määräysten teknisen yksityiskohtaisuuden vuoksi. Tämän vuoksi ehdotetaan, että merenkulkulaitos päättäisi, missä laajuudessa alle 150 bruttovetoisuutta olevaan alukseen ja alle 500 bruttovetoisuutta olevaan, yksinomaan kotimaanliikenteessä Suomen suojaisilla rannikkovesillä tai sisävesillä liikennöivään alukseen sovelletaan SOLAS-yleissopimuksen liitteen V luvun seuraavia sääntöjä: 15 (komentosiltajärjestelyt), 17 (sähkömagneettinen yhteensopivuus), 19 (aluksen navigointijärjestelmät ja -varusteet), 22 (näkyvyys komentosillalta) ja 25 (ohjauslaitteiston käyttö). Kotimaan liikenteessä olevien aluksien osalta merenkulkulaitos voisi päättää myös luotsausjärjestelyjä koskevan 23 säännön soveltamisesta silloin, kun aluksella ei luotsausasetuksen (92/1998) mukaan ole luotsinkäyttövelvollisuutta.

Niin ulkomaan kuin kotimaan liikenteessä aluksella olisi kuitenkin oltava ainakin asianmukaisesti kompensoitu kiinteästi asennettu magneettikompassi, ohjauslaite ja muu sen turvalliseen navigointiin riittävä varustus sekä varaohjauslaite.

Merenkulkulaitos voisi myös tarkempia määräyksiä 15—28 säännön soveltamisen teknisistä yksityiskohdista kuten laitteiden rakenteesta, laadusta ja tarkastuksesta. Merenkulkulaitos voisi antaa yleissopimuksen liitteen V luvun 3 säännön 1 kohdan mukaisen yleisen poikkeuksen navigointilaitteistoja koskevasta

vaatimuksista alukselle, jolla ei ole mekaanista kuljetuskoneistoa. Merenkulkulaitos voisi tarvittaessa myöntää V luvun 3 säännön 2 kohdan mukaisen osittaisen tai ehdollisen vapautuksen tai vastaavuuden, kun alusta käytetään matkalla, jolla aluksen suurin etäisyys rannikosta, matkan pituus ja luonne, tavallisten merenkulun vaarojen puuttuminen ja muut turvallisuuteen vaikuttavat seikat ovat sellaiset, että V luvun täysimääräinen soveltaminen on epämielekäästä tai tarpeetonta. Merenkulkulaitoksen olisi tällöin otettava huomioon vapautusten ja vastaavuuksien mahdolliset vaikutukset muiden alusten turvallisuuteen.

3 §. Pykälä sisältää säännöksen, jonka mukaan tarkempia säännöksiä lain täytäntöönpanosta voidaan antaa tasavallan presidentin asetuksella.

4 §. Laki ehdotetaan tulevaksi voimaan tasavallan presidentin asetuksella säädettävänä ajankohtana samanaikaisesti kuin sopimusmuutokset tulevat Suomen osalta voimaan.

2.2. Laki merilain 6 luvun muuttamisesta

6 luku. Aluksen päällikkö

3a §. *Reitin suunnittelu.* Merenkulun turvallisuutta ja vaarallisten tilanteiden välttämistä koskevan SOLAS-yleissopimuksen liitteen V luvun uutta 34 sääntöä vastaavat yleisessä muodossa merilain 6 luvun nykyiset säännökset merikelpoisuudesta huolehtimisesta (3 §), hyvän merimiestävän noudattamisesta (9 §) sekä aluksen turvallisen kulun varmistamisesta (10 §:n 1 momentti). Reittisuunnitelmaa koskeva yleisluonteinen säännös on aluksen miehityksestä, laivaväen pätevydestä ja vahdinpidosta annetun liikenneministeriön päätöksen (1257/1997) 2 §:ssä. 34 säännön täsmällisemmäksi ilmaisemiseksi on kuitenkin tarpeen lisätä merilakiin nimenomainen säännös asiasta.

9 §. *Hyvän merimiestaidon noudattaminen.* Pykälän nykyisen sanamuodon mukaan päällikkö huolehtii hyvän merimiestaidon noudattamisesta aluksen kuljettamisessa ja käsittelyssä. Pykälään ehdotetaan lisättäväksi 2 momentti, joka korostaa päällikön yksinomaista ratkaisuvaltaa hänen ammattipätevyyteensä alueeseen kuuluvien ongelmien ratkaisussa aluksella. Säännös

vastaa SOLAS-yleissopimuksen liitteen uuden V luvun 34 säännön 3 kappaletta.

12 a §. *Päällikön ilmoitusvelvollisuus.* Lain 6 lukuun ehdotetaan otettavaksi uusi pykälä, jossa säädettäisiin SOLAS-yleissopimuksen liitteen V luvun 31 säännön mukaisista vaarailmoituksista. Päällikön olisi ilmoitettava vaarallisesta jäästä, jäänmuodostuksesta tai hyllystä, vähintään 10 boforin tuulesta, josta ei ole annettu myrskyvaroitusta, tai muusta merenkulun välittömästä vaarasta samoin kuin merenkulun turvalaitteen virheellisestä tai erehdyttävästä toiminnasta, siirtymisestä tai katoamisesta läheisyydessä oleville aluksille ja alueella merenkulun turvallisuudesta vastaavalle viranomaiselle, elimelle tai järjestelmälle. Suomen vesialueella purjehdittaessa ilmoitus tulee tehdä merenkulkulaitokselle. Käytännössä se tehtäisiin lähimmälle luotsiasemalle, merenkulkupiirille tai merenkulkulaitoksen alusturvallisuudesta vastaavalle yksikölle. Muilla merialueilla meriturvallisuudesta vastaava taho ei aina välttämättä ole viranomainen. Turvalaitteen virheellisestä toiminnasta on kaikkia vesillä liikkuvia koskeva ilmoittamisvelvollisuus vesikulkuväylien merkitsemisestä annetun asetuksen 8 §:ssä. Velvoite edellyttää kuitenkin laintasoista sääntelyä, ja siksi se ehdotetaan otettavaksi merilakiin.

3. Voimaantulo

Kuten edellä esityksen yleisperustelujen jaksosta 1 ilmenee, SOLAS-yleissopimuksen liitteen muutokset tulevat voimaan 1 päivänä heinäkuuta 2002. Suomi on ilmoittanut Kansainväliselle merenkulkujärjestölle IMOLle, ettei se voi hyväksyä muutoksia 1 päivään tammikuuta 2002 mennessä. Tarkoitus kuitenkin on, että Suomi voisi peruuttaa vastustuksensa ennen 1 päivää heinäkuuta 2002 ja saattaa SOLAS-yleissopimuksen liitteen muutokset voimaan 1 päivänä heinäkuuta 2002 niin kuin siitä on kansainvälisesti sovittu.

4. Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus

Eduskunta hyväksyi jäävartiosopimuksen eräät määräykset 30 päivänä marraskuuta 1971. Hallituksen esityksessä (HE 95/1971 vp) todettiin, että Suomen sopimukseen

liittymisen ehtona on, että eduskunta hyväksyy sopimuksesta aiheutuvat vuotuiset kulut.

Perustuslain 94 §:n 1 momentin mukaan eduskunta hyväksyy muun muassa sellaiset valtiosopimukset ja muut kansainväliset velvoitteet, jotka sisältävät lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä. Perustuslakivaliokunnan tulkintakäytännön mukaan määräys on luettava lainsäädännön alaan kuuluvaksi, jos määräys koskee jonkin perustuslaissa turvattun perusoikeuden käyttämistä tai rajoittamista. Määräys on niin ikään luettava lainsäädännön alaan kuuluvaksi, jos se muuten koskee yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteita, jos määräyksen tarkoittamasta asiasta on perustuslain mukaan säädettävä lailla tai jos määräyksen tarkoittamasta asiasta on jo voimassa lain säännöksiä taikka jos siitä on Suomessa vallitsevan käsityksen mukaan säädettävä lailla. Määräys kuuluu lainsäädännön alaan siitä riippumatta, onko määräys ristiriidassa vai sopusoinnussa Suomessa lakitasoisen säännöksen kanssa (PeVL 11/2000 vp, 12/2000 vp ja 45/2000 vp).

Perustuslain 94 §:n 1 momentin mukaan eduskunnan hyväksyminen vaaditaan eduskunnan toimivallan piiriin kuuluvan veloitteen irtisanomiseen. Lain perusteluissa (HE 1/1998 vp) todetaan, että eduskunnan olisi siten hyväksyttävä irtisanominen, jos velvoite sisältää lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä taikka jos velvoite perustuslain mukaan tai muuten huomattavan merkityksensä vuoksi vaatii eduskunnan hyväksymistä. Eduskunnan aseman ylimpänä valtioelimenä katsotaan edellyttävän, ettei eduskunnan toimivallan piiriin kuuluvia kansainvälisiä velvoitteita voida irtisanoa ilman eduskunnan suostumusta. Perustuslakivaliokunta on mietinnössään PeVM 10/1998 vp katsonut, että perustuslain 94 §:ää tulee tulkita siten, että eduskunnan on hyväksyttävä myös sellaisen kansainvälisen veloitteen irtisanominen, jonka eduskunta on hyväksynyt jo ennen uuden perustuslain voimaantuloa (myös HE 7/2001 vp).

Perustuslain esitöissä ja valtiosopimustyöryhmän mietinnössä (UM 1/2000) ei ole otettu kantaa siihen tilanteeseen, että sopimuspuolet päättävät muutoin kuin irtisanomalla luopua sopimuksesta. Tällainen tilanne tulee kuitenkin sen vaikutuksien vuoksi ilmeisesti

rinnastaa irtisanomiseen eduskunnan suostumuksen tarpeellisuuden kannalta. Tämän vuoksi eduskunnan hyväksyminen jäävartiosopimuksen voimassaolon lakkauttamiselle on tarpeen.

SOLAS-yleissopimusta ei ole aikanaan saatettu eduskunnan hyväksyttäväksi. Perustuslain 94 §:n ilmaisua lainsäädännön kattamasta alasta on kuitenkin tulkittava perustuslain ja perustuslakivaliokunnan viimeaikaisen lausuntokäytännön pohjalta. Koska SOLAS-yleissopimuksen liitteeseen joulukuussa 2000 hyväksytyt muutokset sisältävät lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä, on sopimuksen muutoksille tarpeen pyytää eduskunnan hyväksyminen.

SOLAS -yleissopimuksen liitteen uuden V luvun 4 ja 5 säännön mukaisista varoituksista, sääpalveluista ja säävaroituksista vastaavat merenkulkulaitos ja Ilmatieteen laitos kyseisistä laitoksista annettujen lakien nojalla. Luvun 7 sääntöön sisältyy sopimushallitusten velvoite meripelastustoimen järjestämiseen. Suomen meripelastuksen järjestämisestä säädetään meripelastuslaissa. Luvun 9 säännön mukaisista merenmittauspalveluista vastaa Suomessa merenkulkulaitos, jonka tehtävänä on merenkulkulaitoksesta annetun lain mukaan ryhtyä merenkulkua ja muuta vesiliikennettä edistäviin, turvaaviin ja järjestäviin toimenpiteisiin. Valtionhallinnon toimielinten yleisistä perusteista säädetään lailla.

V luvun 28 säännön uuden määräyksen mukaan kaikissa kansainvälisessä liikenteessä käytettävissä aluksissa on pidettävä kirjaa navigointitoimista sekä navigoinnin turvallisuuden kannalta merkittävistä tapahtumista. Laiva- ja konepäiväkirjasta säädetään merilain 18 luvussa.

Vaarailmoituksia koskevan 31 säännön mukaan aluksen päällikön on vaarallisia sääolosuhteen tai muun merenkulkua välittömästi uhkaavan vaaran kohdatessaan välittömästi ilmoitettava asiasta läheisyydessä oleville aluksille ja toimivaltaisille viranomaisille. Vaarailmoituksista ehdotetaan säädettäväksi uudessa merilain 6 lukuun otettavassa säännöksessä.

Liitteen V luvun 33 sääntö vastaa jo nykyisin voimassa olevaa määräystä. Sen mukaan aluksen päällikön, joka voi antaa apua saatuaan tiedon ihmisten merihädästä, on

mentävä apuun niin nopeasti kuin mahdollista ja ilmoitettava tästä hätässä oleville henkilöille tai etsintä- ja pelastuspalvelulle. Merihädässä olevan auttamisesta säädetään merilain 6 luvun 11 §:ssä.

Turvallista navigointia koskevan 34 säännön mukaan aluksen päällikön on varmistettava aiotun matkareitin suunnittelu muun muassa ennakoimalla kaikki tunnetut merenkulun vaarat ja haitalliset sääolosuhteet. Aluksen omistaja, vuokraaja tai alusta käyttävä yhtiö tai kukaan muukaan henkilö ei saa estää tai rajoittaa aluksen päällikköä tekemästä tai toteuttamasta päätöstä, joka on päällikön asiantuntemuksen perusteella tarpeellinen merenkulun turvallisuuden ja meriympäristön suojelun kannalta. Aluksen päällikön velvollisuudet ja oikeudet merenkulun turvallisuuteen liittyvissä asioissa kuuluvat lainsäädännön alaan. Asiasta ehdotetaan säädettäväksi merilain 6 luvussa.

Lainsäädännön alaan kuuluu myös SOLAS-yleissopimuksen liitteen V luvun 35 sääntö, jonka mukaan kansainvälisen hätämerkin käyttö muuhun tarkoitukseen kuin osoittamaan, että henkilö tai henkilöitä on hätässä, sekä myös muun merkin käyttö, jota voidaan erehdyksessä luulla kansainväliseksi hätämerkiksi, on kielletty. Kiellosta säädetään meripelastuslain 25 §:ssä. Rangaistus merihätää tai muuta vastaavaa hätää koskevasta perättömästä ilmoituksesta säädetään rikoslain 34 luvun 10 §:ssä.

Perustuslain 94 §:n 1 momentin sanamuodon ja siihen perustuvan perustuslakivaliokunnan käytännön mukaan eduskunta hyväksyy myös sopimusmuutokset kokonaisuudessaan (esimerkiksi PeVL 24/2001 vp ja 38/2001 vp). Edellä esitetyn mukaisesti SOLAS-yleissopimuksen liitteen muutoksissa on

lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä kuitenkin vain merenkulun turvallisuutta koskevassa V luvussa. Liitteen lukujen II-1, II-2, IX ja X muutokset koskevat alusten rakennetta sekä aluksen turvalliseen käyttöön liittyviä johtamisjärjestelyitä, joista merilain 1 luvun 8 §:n mukaan säädetään asetuksella. Nämä muutokset eivät kuulu lainsäädännön alaan eivätkä sisällä muutoinkaan eduskunnan hyväksymistä edellyttäviä määräyksiä. Näiden muutosten määräykset ovat luonteeltaan teknisiä ja ne koskevat vain rajoitettua kohderyhmää. Lisäksi muutokset ovat melko laajoja eli yhteensä 120 sivua. Edellä mainituista syistä eduskunnalta pyydetään tässä tapauksessa poikkeuksellisesti vain SOLAS-yleissopimuksen liitteen V luvun muutosten hyväksymistä.

Tarkoituksena on, että sopimusmuutoksista julkaistaisiin Suomen säädöskokoelman sopimussarjassa liitteen V luku. Suomen säädöskokoelmasta annetun lain (188/2000) 9 §:ssä säädetään edellytyksistä valtiosopimuksen julkaisemiseksi muuten kuin sopimussarjassa. Sen mukaan valtioneuvosto tai asianomainen ministeriö voi erityisestä syystä päättää, että muuta kuin eduskunnan hyväksymää tai eduskunnan hyväksymistä edellyttävää valtiosopimusta ei julkaista sopimussarjassa, jos sopimuksen määräykset ovat yleiseltä merkitykseltään vähäisiä tai sopimusmääräysten voimaansaattamiseksi ei ole tarpeen antaa erillistä säännöstä. Muiden liitteen lukujen muutosten osalta julkaistaisiin voimaansaattamisen yhteydessä ilmoitus, jonka mukaan muutokset ovat nähtävissä ja saatavissa merenkulkulaitoksessa, joka myös antaa niistä tietoa suomeksi ja ruotsiksi.

Sopimusmuutokset eivät sisällä määräyksiä, jotka koskisivat perustuslakia sen 94 §:n 2 momentissa tarkoitetulla tavalla. Näin ollen sopimusmuutokset voidaan hallituksen käsityksen mukaan hyväksyä äänten enemmistöllä ja ehdotus niiden voimaansaattamislainsäädännön muuttamiseksi voidaan hyväksyä tavallisen lain säätämismenettelyssä. Perustuslain 94 §:n 1 momentin tulkintaan liittyvien kysymysten johdosta on suotavaa, että esityksen eduskuntakäsittelyssä hankitaan perustuslakivaliokunnan lausunto.

Edellä olevan perusteella ja perustuslain 94 §:n mukaisesti esitetään,

että Eduskunta hyväksyisi Pohjois-Atlantin jäävärtion taloudellisesta tuesta 4 päivänä tammikuuta 1956 tehdyn sopimuksen (SopS 12/1972) voimassaolon lakkauttamisen; ja että Eduskunta hyväksyisi ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (SopS 11/1981) liitteen V lukuun 5 päivänä joulukuuta 2000 tehdyt muutokset.

Koska sopimus sisältää määräyksiä, jotka kuuluvat lainsäädännön alaan, annetaan Eduskunnan hyväksyttäväksi samalla seuraavat lakiehdotukset:

1.

Laki

ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen liitteen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (SopS 11/1981) liitteen V lukuun 5 päivänä joulukuuta 2000 hyväksytyjen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset ovat lakina voimassa sellaisina kuin Suomi on niihin sitoutunut.

2 §

Merenkulkulaitos päättää yleissopimuksen liitteen V luvun 1 säännön 4 kohdan mukaisesti, missä määrin alle 150 bruttovetoisuutta oleviin aluksiin ja sellaisiin alle 500 bruttovetoisuutta oleviin aluksiin, jotka liikennöivät yksinomaan Suomessa suojaisilla rannikkovesillä tai sisävesiliikenteessä, sovelletaan V luvun 15, 17, 19, 22 ja 25 sääntöä sekä kotimaan liikenteessä olevien alusten osalta myös 23 sääntöä.

Merenkulkulaitos voi antaa tarkempia määräyksiä V luvun 15—28 säännön soveltamisen teknisistä yksityiskohdista.

Merenkulkulaitos voi antaa V luvun 3 säännön 1 kohdan mukaisen yleisen

poikkeuksen navigointilaitteistoja koskevista vaatimuksista aluksille, joilla ei ole mekaanista kuljetuskoneistoa. Merenkulkulaitos voi tarvittaessa myöntää V luvun 3 säännön 2 kohdan mukaisen osittaisen tai ehdollisen vapautuksen tai vastaavuuden, kun alusta käytetään matkalla, jolla aluksen suurin etäisyys rannikosta, matkan pituus ja luonne, tavallisten merenkulun vaarojen puuttuminen ja muut turvallisuuteen vaikuttavat seikat ovat sellaiset, että V luvun täysimääräinen soveltaminen on epämielekästä tai tarpeetonta. Merenkulkulaitoksen on tällöin otettava huomioon vapautusten ja vastaavuuksien mahdolliset vaikutukset muiden alusten turvallisuuteen.

3 §

Tarkempia säännöksiä tämän lain täytäntöönpanosta voidaan antaa tasavallan presidentin asetuksella.

4 §

Tämän lain voimaantulosta säädetään tasavallan presidentin asetuksella.

2.

Laki

merilain 6 luvun muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
lisätään 15 päivänä heinäkuuta 1994 annetun merilain (674/1994) 6 lukuun uusi 3 a § ja 12 a § sekä luvun 9 §:ään uusi 2 momentti seuraavasti:

6 luku

Aluksen päällikkö

3 a §

Reitin suunnittelu

Päällikön on ennen matkan aloittamista varmistettava, että kuljettavaksi aiottu reitti on suunniteltu käyttämällä kyseessä olevan alueen asianmukaisia merikarttoja ja merenkulkujulkaisuja.

Reittisuunnitelmassa on yksilöitävä aluksen reitti siten, että siinä:

- 1) otetaan huomioon matkaan vaikuttava reittijakojärjestelmä;
- 2) taataan riittävä meritila aluksen turvallista kulkemista varten koko matkaksi;
- 3) ennakoidaan tunnetut merenkulkuriskit ja haitalliset sääolosuhteet; sekä
- 4) otetaan huomioon asiaan kuuluvat meriympäristön suojelutoimenpiteet ja mahdollisuuksien mukaan vältetään toimintaa ja toimenpiteitä, jotka voivat aiheuttaa vahinkoa ympäristölle.

9 §

Hyvän merimiestaidon noudattaminen

Alusturvallisuuden valvonnasta annetun (370/1995) 2 §:ssä tarkoitettu laivanisäntä tai kukaan muu henkilö ei saa estää tai rajoittaa aluksen päällikköä tekemästä tai toteuttamasta päätöstä, joka päällikön ammatillisen arvion mukaan on tarpeellinen aluksen turvallisen navigoinnin tai meriympäristön suojelun kannalta.

12 a §

Päällikön ilmoitusvelvollisuus

Aluksen päällikön on ilmoitettava lähettyvillä oleville aluksille sekä Suomen vesialueella merenkululaitokselle ja muulla alueella merenkulun turvallisuutta edistävälle tai valvovalle viranomaiselle, elimelle tai järjestelmälle vaarallisesta jäädä, jäänmuodostuksesta tai hyllystä, vähintään 10 boforin tuulesta, josta ei ole annettu myrskyvaroitusta, tai muusta merenkulun välittömästä vaarasta samoin kuin merenkulun turvalaitteen virheellisestä tai erehdyttävästä toiminnasta, siirtymisestä tai katoamisesta.

Tämä laki tulee voimaan tasavallan presidentin asetuksella säädettävänä
ajankohtana.

Helsingissä 14 päivänä maaliskuuta 2002

Tasavallan Presidentti

TARJA HALONEN

Liikenne- ja viestintäministeri *Kimmo Sasi*

Liite

V LUKU MERENKULUN TURVALLISUUS

7 Korvataan V luvun nykyinen teksti seuraavasti:

"1 sääntö

Soveltamisala

1 Ellei nimenomaan ole toisin määrätty, tätä lukua sovelletaan kaikkiin aluksiin kaikilla matkoilla lukuun ottamatta:

.1 sota-aluksia, sotalaivaston apualuksia tai muita aluksia, jotka ovat jonkin sopimushallituksen omistuksessa tai käytössä ja joita käytetään ainoastaan ei-kaupallisiin julkisiin palveluihin; ja

.2 aluksia, jotka liikennöivät yksinomaan Pohjois-Amerikan Isoilla järvillä ja niitä yhdistävillä tai niihin rajoituvilla vesialueilla, joiden rajana idässä on Montrealissa Quebecin provinssissa Kanadassa olevan St. Lambertin sulun alaportti.

Jonkin sopimushallituksen omistuksessa ja käytössä olevia sota-aluksia, sotalaivaston apualuksia ja muita aluksia, joita käytetään ainoastaan ei-kaupallisiin julkisiin palveluihin, kehoitetaan liikennöimään tämän luvun kanssa yhteen sopivalla tavalla, aina kun se on tarkoituksenmukaista ja mahdollista.

2 Hallinto voi päättää, missä määrin tätä lukua sovelletaan aluksiin, jotka liikennöivät yksinomaan vesialueilla, jotka sijaitsevat kansainvälisen oikeuden mukaisesti vahvistettuihin perusviivoihin nähden rannan puolella.

3 Jäykkä yhdistelmäyksikkö, jonka muodostavat työntävä alus ja siihen kuuluva työnnettävä alus ja joka on suunniteltu tätä tarkoitusta varten hinaaja-proomu-yhdistelmäksi, katsotaan tätä lukua sovellettaessa yhdeksi alukseksi.

4 Hallinto määrittelee, missä määrin 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27 ja 28 säännön määräyksiä ei sovelleta seuraaviin alustyyppeihin:

.1 bruttovetoisuudeltaan alle 150 tonnin aluksiin matkasta riippumatta;

.2 bruttovetoisuudeltaan alle 500 tonnin

CHAPTER V SAFETY OF NAVIGATION

7 The existing text of chapter V is replaced by the following:

"Regulation 1

Application

1 Unless expressly provided otherwise, this chapter shall apply to all ships on all voyages, except:

.1 warships, naval auxiliaries and other ships owned or operated by a Contracting Government and used only on government non-commercial service; and

.2 ships solely navigating the Great Lakes of North America and their connecting and tributary waters as far east as the lower exit of the St. Lambert Lock at Montreal in the Province of Quebec, Canada.

However, warships, naval auxiliaries or other ships owned or operated by a Contracting Government and used only on government non-commercial service are encouraged to act in a manner consistent, so far as reasonable and practicable, with this chapter.

2 The Administration may decide to what extent this chapter shall apply to ships operating solely in waters landward of the baselines which are established in accordance with international law.

3 A rigidly connected composite unit of a pushing vessel and associated pushed vessel, when designed as a dedicated and integrated tug and barge combination, shall be regarded as a single ship for the purpose of this chapter.

4 The Administration shall determine to what extent the provisions of regulations 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27 and 28 do not apply to the following categories of ships:

.1 ships below 150 gross tonnage engaged on any voyage;

.2 ships below 500 gross tonnage not engaged on international voyages; and

aluksiin, joita ei käytetä kansainvälisillä matkoilla; eikä
.3 kalastusaluksiin.

2 sääntö

Määritelmät

Tässä luvussa tarkoitetaan:

1 'rakennetulla' viitattaessa alukseen rakennusvaihetta, jolloin:

.1 köli on laskettu; tai

.2 määrätyksi alukseksi tunnistettava rakentaminen on alkanut; tai

.3 aluksen kokoaminen on aloitettu, ja se käsittää vähintään 50 tonnia tai yhden prosentin kaikkien rakennusaineiden arvioidusta kokonaismäärästä, pienemmän luvun mukaisesti;

2 'merikartalla' tai 'merenkulkualan julkaisulla' tiettyyn käyttöön tarkoitettua karttaa tai kirjaa taikka erityisesti koottua tietokantaa, jonka perusteella kartta tai kirja on laadittu; kartta tai kirja on julkaistu valtion viranomaisen, toimivaltaisen merenmittausviranomaisen tai muun alan kannalta merkityksellisen julkisen laitoksen toimesta tai luvalla ja se on laadittu merenkulun tarpeisiin; ja

3 'aluksella' mitä tahansa alusta riippumatta sen tyyppistä ja käyttötarkoituksesta.

3 sääntö

Vapautukset ja vastaavuudet

1 Hallinto voi myöntää aluksille, joissa ei ole mekaanista kuljetuskoneistoa, yleisen vapautuksen 15, 17, 18, 19 (lukuun ottamatta 19.2.1.7 kohtaa), 20, 22, 24, 25, 26, 27 ja 28 säännön määräyksistä.

2 Hallinto voi myöntää yksittäisille aluksille osittaisia tai ehdollisia vapautuksia tai vastaavuuksia, kun alusta käytetään matkalla, jolla aluksen suurin etäisyys rannikosta, matkan pituus ja luonne, tavallisten merenkulun vaarojen puuttuminen ja muut turvallisuuteen vaikuttavat seikat ovat sellaiset, että tämän luvun täysimääräinen soveltaminen olisi epämielekästä tai tarpeetonta, mikäli hallinto on huomionnut vapautusten ja vastaavuuksien mahdolliset vaikutukset muiden alusten turvallisuuteen.

.3 fishing vessels.

Regulation 2

Definitions

For the purpose of this chapter:

1 Constructed in respect of a ship means a stage of construction where:

.1 the keel is laid; or

.2 construction identifiable with a specific ship begins; or

.3 assembly of the ship has commenced comprising at least 50 tonnes or 1% of the estimated mass of all structural material whichever is less.

2 Nautical chart or nautical publication is a special-purpose map or book, or a specially compiled database from which such a map or book is derived, that is issued officially by or on the authority of a Government, authorized Hydrographic Office or other relevant government institution and is designed to meet the requirements of marine navigation.

3 All ships means any ship, vessel or craft irrespective of type and purpose.

Regulation 3

Exemptions and equivalents

1 The Administration may grant general exemptions to ships without mechanical means of propulsion from the requirements of regulations 15, 17, 18, 19 (except 19.2.1.7), 20, 22, 24, 25, 26, 27 and 28.

2 The Administration may grant to individual ships exemptions or equivalents of a partial or conditional nature, when any such ship is engaged on a voyage where the maximum distance of the ship from the shore, the length and nature of the voyage, the absence of general navigational hazards, and other conditions affecting safety are such as to render the full application of this chapter unreasonable or unnecessary, provided that the Administration has taken into account the effect such exemptions and equivalents may have upon the safety of all other ships.

3 Each Administration shall submit to the Organization, as soon as possible after 1

3 Jokaisen hallinnon on mahdollisimman pian kunkin vuoden tammikuun 1 päivän jälkeen toimitettava järjestölle ilmoitus, josta ilmenevät kaikki kuluneen kalenterivuoden aikana tämän säännön 2 kohdan nojalla myönnetty vapautukset ja vastaavuudet, sekä ilmoitettava syyt vapautusten ja vastaavuuksien myöntämiseen. Järjestö toimittaa nämä ilmoitukset muille sopimushallituksille tiedoksi.

4 sääntö

Merenkulkuun liittyvät varoitukset

Jokaisen sopimushallituksen on toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että kun jostakin luotettavasta lähteestä saadaan tieto vaarasta, se on viipymättä välitettävä niille, joiden etua asia koskee, ja saatettava muiden asianomaisten hallitusten tietoon.

5 sääntö

Sääpalvelu ja säävaroitukset

1 Sopimushallitukset sitoutuvat edistämään säätietojen keräämistä aluksissa niiden ollessa merellä ja järjestämään niiden tarkastamisen, levittämisen ja vaihtamisen merenkulkua parhaiten hyödyttävällä tavalla. Hallintojen on edistettävä tarkkuudeltaan korkealuokkaisten kojeiden käyttöä sekä huolehdittava siitä, että kojeet voidaan pyydettäessä tarkastaa. Ilmatieteen alalla toimivien kansallisten laitosten kanssa voidaan sopia, että nämä tarkastukset tehdään siten, ettei niistä aiheudu kustannuksia alukselle.

2 Sopimushallitukset sitoutuvat erityisesti yhteistyöhön seuraavien ilmatieteellisten toimenpiteiden toteuttamiseksi:

.1 että aluksia varoitetaan kovista tuulista, myrskyistä ja trooppisista myrskyistä lähettämällä tekstin muodossa ja mahdollisesti graafisessa muodossa käyttäen apuna maanpäällisten ja avaruudessa olevien radioviestintäjärjestelmien maihin sijoitettuja laitteita;

.2 että vähintään kaksi kertaa päivässä lähetetään maanpäällisten ja avaruudessa olevien radioviestintäjärjestelmien avulla meriliikenteelle soveltuvia sää tiedotuksia,

January in each year, a report summarising all new exemptions and equivalents granted under paragraph 2 of this regulation during the previous calendar year and giving the reasons for granting such exemptions and equivalents. The Organization shall circulate such particulars to other Contracting Governments for information.

Regulation 4

Navigational warnings

Each Contracting Government shall take all steps necessary to ensure that, when intelligence of any dangers is received from whatever reliable source, it shall be promptly brought to the knowledge of those concerned and communicated to other interested Governments.

Regulation 5

Meteorological services and warnings

1 Contracting Governments undertake to encourage the collection of meteorological data by ships at sea and to arrange for their examination, dissemination and exchange in the manner most suitable for the purpose of aiding navigation. Administrations shall encourage the use of meteorological instruments of a high degree of accuracy, and shall facilitate the checking of such instruments upon request. Arrangements may be made by appropriate national meteorological services for this checking to be undertaken, free of charge to the ship.

2 In particular, Contracting Governments undertake to carry out, in co-operation, the following meteorological arrangements:

.1 to warn ships of gales, storms and tropical cyclones by the issue of information in text and, as far as practicable graphic form, using the appropriate shore-based facilities for terrestrial and space radiocommunications services.

.2 to issue, at least twice daily, by terrestrial and space radiocommunication services, as appropriate, weather information suitable for shipping containing data, analyses, warnings and forecasts of weather, waves and ice. Such information shall be transmitted in text and, as far as practicable, graphic form including meteorological

jotka sisältävät tietoa, analyyseja, varoituksia ja ennusteita vallitsevasta säästä, aallokosta ja jäätilanteesta. Nämä tiedot lähetetään tekstin muodossa ja mahdollisesti graafisessa muodossa siten, että niihin sisältyy faksitse tai digitaalisesti lähetettäviä ilmatieteellisiä tilanne- ja ennustekarttoja, joita voidaan aluksella käsitellä aluksen tietojenkäsittelyjärjestelmän avulla;

.3 että laaditaan ja julkaistaan sellaisia julkaisuja, jotka voivat olla välttämättömiä merellä suoritettavalle tehokkaalle ilmatieteelliselle työlle ja että, mikäli mahdollista, huolehditaan päivittäisten sääkarttojen julkaisemisesta ja niiden pitämisestä lähtevien alusten saatavissa;

.4 että tarkoitukseen valitut alukset varustetaan tässä tehtävässä käytettävillä testatuilla kojeilla (kuten ilmapuntarilla, barografilla, psykrometrillä ja meriveden lämpötilan mittaukseen sopivalla laitteella) ja että ne tekevät, tallentavat ja välittävät ilmatieteellisiä havaintoja synoptisille pintahavainnoille varattuina normaaliaikoina (ts. vähintään neljä kertaa päivässä, mikäli olosuhteet sen sallivat); että edistetään sitä, että muutkin alukset tekevät, tallentavat ja välittävät havaintoja muunnetussa muodossa, varsinkin ollessaan alueilla, joilla laivaliikenne on vähäistä;

.5 että kannustetaan yhtiöitä saamaan mahdollisimman monta alustaan osallistumaan säähavaintojen tekemiseen ja tallentamiseen; nämä havainnot välitetään eteenpäin alusten maanpäällisiin ja avaruudessa oleviin radioviestintäjärjestelmiin kuuluvien laitteiden avulla ilmatieteen alalla toimivien kansallisten laitosten käyttöön;

.6 että säähavaintojen välittämisestä ei aiheudu kustannuksia näille aluksille;

.7 että trooppisen myrskyn tai otaksutun trooppisen myrskyn läheisyydessä olevia aluksia on kehotettava tekemään havaintoja ja lähettämään tiedot niistä tavallista lyhyemmin väliajoin, mikäli mahdollista, ottaen huomioon aluksen päällystön merenkululliset tehtävät myrskysäällä;

.8 että sääviestien vastaanotto ja välittäminen aluksille ja aluksilta on mahdollista käyttäen apuna maanpäällisten ja avaruudessa olevien radioviestintäjärjestelmien maihin sijoitettuja laitteita;

analysis and prognosis charts transmitted by facsimile or in digital form for reconstitution on board the ship's data processing system.

.3 to prepare and issue such publications as may be necessary for the efficient conduct of meteorological work at sea and to arrange, if practicable, for the publication and making available of daily weather charts for the information of departing ships.

.4 to arrange for a selection of ships to be equipped with tested marine meteorological instruments (such as a barometer, a barograph, a psychrometer, and suitable apparatus for measuring sea temperature) for use in this service, and to take, record and transmit meteorological observations at the main standard times for surface synoptic observations (i.e. at least four times daily, whenever circumstances permit) and to encourage other ships to take, record and transmit observations in a modified form, particularly when in areas where shipping is sparse.

.5 to encourage companies to involve as many of their ships as practicable in the making and recording of weather observations; these observations to be transmitted using the ship's terrestrial or space radiocommunications facilities for the benefit of the various national meteorological services.

.6 the transmission of these weather observations is free of charge to the ships concerned.

.7 when in the vicinity of a tropical cyclone, or of a suspected tropical cyclone, ships should be encouraged to take and transmit their observations at more frequent intervals whenever practicable, bearing in mind navigational preoccupations of ships' officers during storm conditions.

.8 to arrange for the reception and transmission of weather messages from and to ships, using the appropriate shore-based facilities for terrestrial and space radiocommunications services.

.9 to encourage masters to inform ships in the vicinity and also shore stations whenever they experience a wind speed of 50 knots or more (force 10 on the Beaufort scale).

.10 to endeavour to obtain a uniform procedure in regard to the international

.9 että kehoitetaan kaikkien alusten päälliköitä ilmoittamaan läheisyydessä oleville aluksille ja myös rannikkoasemille, milloin he havaitsevat tuulen nopeuden olevan 50 solmua (10 boforia) tai enemmän;

.10 että pyritään saamaan aikaan edellä mainittuun kansainväliseen sääpalveluun yhdenmukainen menettelytapa ja noudattamaan, mikäli mahdollista, Maailman ilmatieteellisen järjestön teknisiä sääntöjä ja suosituksia; sopimushallitukset voivat tutkimista ja neuvojen saantia varten esittää mainitulle järjestölle ilmatieteellisiä kysymyksiä, joita tätä sopimusta sovellettaessa mahdollisesti ilmaantuu.

3 Tässä säännössä mainitut tiedot on annettava lähetettäväksi siinä muodossa ja lähetettävä siinä etuoikeusjärjestyksessä kuin radio-ohjesäännössä on määrätty. Kaikkien laiva-asemien on lähettäessään säätietoja, -ennusteita ja -varoituksia "kaikille asemille" noudatettava radio-ohjesäännön määräyksiä.

4 Sen kansallisen sääpalvelun, joka parhaiten voi ulottaa palvelunsa eri rannikko- ja avomerialueille, on julkaistava ja levitettävä aluksille tarkoitetut ennusteet ja varoitukset sekä synoptiset ja muut ilmatieteelliset tiedot noudattaen sopimushallitusten keskinäisiä sopimuksia, erityisesti Maailman ilmatieteellisen järjestön järjestelmää, joka koskee avomerialueiden sääennusteiden ja -varoitusten laatimista ja levittämistä merenkulun maailmanlaajuisen hätä- ja turvallisuusjärjestelmän (GMDSS) mukaisesti.

6 sääntö

Jäävartiopalvelu

1 Jäävartio edistää ihmishengen turvallisuutta merellä, merenkulun turvallisuutta ja tehokkuutta sekä meriympäristön suojelua Pohjois-Atlantilla. Jäävartion jääaikana vartioiman jäävuorialueen kautta kulkevien alusten

meteorological services already specified, and as far as practicable, to conform to the technical regulations and recommendations made by the World Meteorological Organization, to which Contracting Governments may refer, for study and advice, any meteorological question which may arise in carrying out the present Convention.

3 The information provided for in this regulation shall be furnished in a form for transmission and be transmitted in the order of priority prescribed by the Radio Regulations. During transmission "to all stations" of meteorological information, forecasts and warnings, all ship stations must conform to the provisions of the Radio Regulations.

4 Forecasts, warnings, synoptic and other meteorological data intended for ships shall be issued and disseminated by the national meteorological service in the best position to serve various coastal and high seas areas, in accordance with mutual arrangements made by Contracting Governments, in particular as defined by the World Meteorological Organization's System for the Preparation and Dissemination of Meteorological Forecasts and Warnings for the High Seas under the Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS).

Regulation 6

Ice Patrol Service

1 The Ice Patrol contributes to safety of life at sea, safety and efficiency of navigation and protection of the marine environment in the North Atlantic. Ships transiting the region of icebergs guarded by the Ice Patrol during the ice season are required to make use of the services provided by the Ice Patrol.

2 The Contracting Governments undertake to continue an ice patrol and a service for study and observation of ice conditions in the North Atlantic. During the whole of the ice season, i.e. for the period from February 15th through July 1st of each year, the south-eastern, southern and south-western

edellytetään käyttävän jäävartion tarjoamia palveluja.

2 Sopimushallitukset sitoutuvat edelleen ylläpitämään jäävartiota ja jääolosuhteiden tutkimus- ja havaintopalvelua Pohjois-Atlantilla. Koko sinä aikana, jolloin jäitä esiintyy, eli kunkin vuoden 15 päivästä helmikuuta 1 päivään heinäkuuta on jäävuorialueen kaakkoista, eteläistä ja lounaista rajaa Newfoundlandin suuren matalikkojen läheisyydessä vartioitava, jotta ohi kulkeville aluksille voidaan ilmoittaa vaarallisen alueen laajuudesta, jotta voidaan tutkia jäätilannetta yleensä ja jotta voidaan antaa apua niille aluksille ja niiden laivaväelle, jotka ovat avun tarpeessa vartiointia harjoittavien alusten ja ilma-alusten toimintapiirin rajojen sisällä. Vuoden muuna aikana on jäätilanteen tutkimista ja havaintojen tekoa jatkettava, mikäli se on aiheellista.

3 Aluksille ja ilma-aluksille, joita käytetään jäävartiopalveluun sekä jäätilanteen tutkimiseen ja tarkkailuun, voidaan antaa muitakin tehtäviä, mikäli nämä muut tehtävät eivät häiritse niiden varsinaista tehtävää tai lisää tämän palvelun kustannuksia.

4 Amerikan yhdysvaltain hallitus vastaa edelleenkin jäävartiopalvelun yleisestä hallinnoinnista sekä jäätilanteen tutkimisesta ja tarkkailusta sekä tämän toiminnan perusteella saatujen tietojen levittämisestä.

5 Jäävartion hallinnointia, toimintaa ja rahoittamista koskevat ehdot määritellään tähän lukuun liitetyissä Pohjois-Atlantin jäävartion hallinnointia, toimintaa ja rahoittamista koskevissa säännöissä, jotka ovat tämän luvun kiinteä osa.

6 Jos Yhdysvaltain hallitus ja/tai Kanadan hallitus milloin tahansa haluaa lopettaa tämän palvelun tarjoamisen, sillä on oikeus tehdä näin; tällöin sopimushallitusten on päätettävä palvelun jatkamisesta yhteisten etujensa mukaisesti. Yhdysvaltain hallituksen ja/tai Kanadan hallituksen on ilmoitettava aikomuksestaan lopettaa tämän palvelun tarjoaminen 18 kuukautta aikaisemmin kirjallisesti kaikille sopimushallituksille, joiden alukset hyötyvät näistä palveluista; näillä aluksilla on oikeus purjehtia maansa lipun alla ja ne

limits of the region of icebergs in the vicinity of the Grand Banks of Newfoundland shall be guarded for the purpose of informing passing ships of the extent of this dangerous region; for the study of ice conditions in general; and for the purpose of affording assistance to ships and crews requiring aid within the limits of operation of the patrol ships and aircraft. During the rest of the year the study and observation of ice conditions shall be maintained as advisable.

3 Ships and aircraft used for the ice patrol service and the study and observation of ice conditions may be assigned other duties provided that such other duties do not interfere with the primary purpose or increase the cost of this service.

4 The Government of the United States of America agrees to continue the overall management of the ice patrol service and the study and observation of ice conditions, including the dissemination of information therefrom.

5 The terms and conditions governing the management, operation and financing of the Ice Patrol are set forth in the Rules for the management, operation and financing of the North Atlantic Ice Patrol appended to this chapter which shall form an integral part of this chapter.

6 If, at any time, the United States and/or Canadian Governments should desire, to discontinue providing these services, it may do so and the Contracting Governments shall settle the question of continuing these services in accordance with their mutual interests. The United States and/or Canadian Governments shall provide 18 months written notice to all Contracting Governments whose ships entitled to fly their flag and whose ships registered in territories to which those Contracting Governments have extended this regulation benefit from these services before discontinuing providing these services.

Regulation 7

Search and rescue services

1 Each Contracting Government undertakes to ensure that necessary arrangements are made for distress communication and co-ordination in their area of responsibility and for the rescue of persons in distress at sea

on rekisteröity alueilla, joihin sopimushallitukset ovat laajentaneet tämän säännön soveltamisen.

7 sääntö

Etsintä- ja pelastuspalvelut

1 Jokainen sopimushallitus sitoutuu varmistamaan, että kaikkiin tarpeellisiin toimenpiteisiin ryhdytään hätäviestinnän järjestämiseksi ja toimenpiteiden koordinoimiseksi niiden vastuualueella sekä niiden rannikolla merihädässä olevien henkilöiden pelastamiseksi. Näihin toimenpiteisiin on sisällytettävä mahdollisiksi ja välttämättömiksi katsottujen etsintä- ja pelastuspalvelujen perustaminen, tarjoaminen ja ylläpitäminen ottaen huomioon meriliikenteen vilkkaus ja merenkulun vaarat; palvelujen avulla on mahdollisuuksien mukaan tarjottava riittävät keinot merihädässä olevien henkilöiden paikallistamiseksi ja pelastamiseksi.

2 Jokainen sopimushallitus sitoutuu antamaan tietoja käytössä olevista etsintä- ja pelastuspalveluistaan sekä niihin mahdollisesti suunnitelluista muutoksista.

3 Matkustaja-aluksissa, joita I luku koskee, on oltava hätätilan varalta tarkoituksenmukaiset etsintä- ja pelastuspalvelut sisältävä yhteistoimintasuunnitelma. Suunnitelma laaditaan aluksen, IX luvun 1 säännössä määritellyn yhtiön sekä etsintä- ja pelastuspalvelujen välisenä yhteistyönä. Suunnitelmaan on sisällytettävä määräykset suunnitelman tehokkuuden testaamisesta määrääjain. Suunnitelma on laadittava noudattaen järjestön antamia suuntaviivoja.

8 sääntö

Hengenpelastuksen viestimerkit

Sopimushallitukset sitoutuvat varmistamaan, että etsintä- ja pelastuspalvelut käyttävät etsintä- ja pelastustoiminnassaan hengenpelastuksen viestimerkkejä lähettäessään viestejä merihädässä oleville aluksille tai henkilöille.

around its coasts. These arrangements shall include the establishment, operation and maintenance of such search and rescue facilities as are deemed practicable and necessary, having regard to the density of the seagoing traffic and the navigational dangers and shall, so far as possible, provide adequate means of locating and rescuing such persons.

2 Each Contracting Government undertakes to make available information to the Organization concerning its existing search and rescue facilities and the plans for changes therein, if any.

3 Passenger ships to which chapter I applies shall have on board a plan for co-operation with appropriate search and rescue services in event of an emergency. The plan shall be developed in co-operation between the ship, the company, as defined in regulation IX/1 and the search and rescue services. The plan shall include provisions for periodic exercises to be undertaken to test its effectiveness. The plan shall be developed based on the guidelines developed by the Organization.

Regulation 8

Life-saving signals

Contracting Governments undertake to arrange that life-saving signals are used by search and rescue facilities engaged in search and rescue operations when communicating with ships or persons in distress.

Regulation 9

Hydrographic services

1 Contracting Governments undertake to arrange for the collection and compilation of hydrographic data and the publication, dissemination and keeping up to date of all nautical information necessary for safe navigation.

2 In particular, Contracting Governments undertake to co-operate in carrying out, as far as possible, the following nautical and hydrographic services, in the manner

9 sääntö

Merenmittauspalvelut

1 Sopimushallitukset sitoutuvat varmistamaan merenmittausta koskevien tietojen keruun ja kokoamisen ja kaikkien merenkulun turvallisuuden kannalta välttämättömien merenkulutietojen julkaisemisen, levittämisen ja ajantasaistamisen.

2 Sopimushallitukset sitoutuvat erityisesti tekemään yhteistyötä mahdollisuuksien mukaan merenkulkua parhaiten hyödyttävällä tavalla merenkulkua ja merenmittausta koskevien palvelujen alalla:

.1 varmistamalla, että merenmittaus suoritetaan turvallisen merenkulun vaatimusten mukaisella tavalla, mikäli mahdollista;

.2 julkaisemalla mahdollisuuksien mukaan merikarttoja, purjehduslaskelmia, majakkaluetteluita, vuorovesitaulukoita ja muita merenkulkualan julkaisuja, jotka edistävät merenkulun turvallisuutta;

.3 julkaisemalla tiedonantoja merenkulkijoille, jotta merikartat ja merenkulkualan julkaisut ovat mahdollisimman hyvin ajan tasalla; ja

.4 laatimalla tiedonhallintajärjestelmiä näiden palvelujen tueksi.

3 Sopimushallitukset sitoutuvat varmistamaan, että merikartat ja merenkulkualan julkaisut ovat mahdollisimman yhdenmukaisia ja että niissä otetaan mahdollisuuksien mukaan huomioon asian kannalta merkitykselliset kansainväliset päätöslausekset ja suositukset.

4 Sopimushallitukset sitoutuvat koordinoimaan toimenpiteensä mahdollisimman hyvin, jotta merenmittausta ja merenkulkua koskevat tiedot ovat maailmanlaajuisesti käytettävissä mahdollisimman oikea-aikaisesti, luotettavasti ja yksiselitteisesti.

10 sääntö

Alusten reittijako

mostsuitable for the purpose of aiding navigation:

.1 to ensure that hydrographic surveying is carried out, as far as possible, adequate to the requirements of safe navigation;

.2 to prepare and issue nautical charts, sailing directions, lists of lights, tide tables and other nautical publications, where applicable, satisfying the needs of safe navigation;

.3 to promulgate notices to mariners in order that nautical charts and publications are kept, as far as possible, up to date; and

.4 to provide data management arrangements to support these services.

3 Contracting Governments undertake to ensure the greatest possible uniformity in charts and nautical publications and to take into account, whenever possible, relevant international resolutions and recommendations.

4 Contracting Governments undertake to co-ordinate their activities to the greatest possible degree in order to ensure that hydrographic and nautical information is made available on a world-wide scale as timely, reliably, and unambiguously as possible.

Regulation 10

Ships' routing

1 Ships' routing systems contribute to safety of life at sea, safety and efficiency of navigation and/or protection of the marine environment. Ships' routing systems are recommended for use by, and may be made mandatory for, all ships, certain categories of ships or ships carrying certain cargoes, when adopted and implemented in accordance with the guidelines and criteria developed by the Organization.

2 The Organization is recognized as the only international body for developing guidelines, criteria and regulations on an international level for ships' routing systems. Contracting Governments shall refer proposals for the adoption of ships' routing systems to the Organization. The Organization will collate and disseminate to

1 Alusten reittijakojärjestelmät edistävät ihmishengen turvallisuutta merellä, merenkulun turvallisuutta ja tehokkuutta ja/tai meriympäristön suojelua. Järjestön kehittämien suuntaviivojen ja perusteiden mukaisesti hyväksytyjä ja täytäntöön pantuja alusten reittijakojärjestelmiä suositellaan ja niistä voidaan tehdä pakollisia kaikille aluksille tai tietyille alustyypeille taikka tietyntyyppistä lastia kuljettaville aluksille.

2 Järjestö on ainoa tunnustettu kansainvälinen elin, jonka tehtävänä on kehittää alusten reittijakojärjestelmiä koskevia suuntaviivoja, perusteita ja sääntöjä kansainvälisellä tasolla. Sopimushallitukset tekevät järjestölle ehdotuksia alusten reittijakojärjestelmien hyväksymiseksi. Järjestö kerää ja lähettää sopimushallituksille kaikki asian kannalta merkitykselliset tiedot hyväksytyistä alusten reittijakojärjestelmistä.

3 Aloitteen tekeminen alusten reittijakojärjestelmän perustamiseksi on asianomaisen hallituksen tai asianomaisten hallitusten tehtävä. Kehittäessään tällaisia järjestelmiä järjestön hyväksyttäväksi hallitusten on otettava huomioon järjestön kehittämät suuntaviivat ja perusteet.

4 Alusten reittijakojärjestelmät on toimitettava järjestölle hyväksyttäväksi. Pannessaan täytäntöön alusten reittijakojärjestelmiä, joita ei ole tarkoitus toimittaa järjestön hyväksyttäväksi tai joita järjestö ei ole hyväksynyt, hallituksia kehoitetaan kuitenkin ottamaan mahdollisuuksien mukaan huomioon järjestön kehittämät suuntaviivat ja perusteet.

5 Mikäli kahdella tai useammalla hallituksella on kiinnostusta samaan alueeseen, niiden on pyrittävä laatimaan reittijakojärjestelmän hahmottamista ja käyttöä koskevia yhteisiä ehdotuksia keskinäisen sopimuksensa perusteella. Saatuaan tällaisen ehdotuksen ja ennen sen hyväksymistä koskevan päätöksen tekemistä järjestö varmistaa, että ehdotuksen yksityiskohdat on saatettu niiden hallitusten tietoon, joilla on kiinnostusta kyseiseen alueeseen, ehdotetun alusten reittijakojärjestelmän läheisyydessä sijaitsevat maat mukaan luettuina.

Contracting Governments all relevant information with regard to any adopted ships' routing systems.

3 The initiation of action for establishing a ships' routing system is the responsibility of the Government or Governments concerned. In developing such systems for adoption by the Organization, the guidelines and criteria developed by the Organization shall be taken into account.

4 Ships' routing systems should be submitted to the Organization for adoption. However, a Government or Governments implementing ships' routing systems not intended to be submitted to the Organization for adoption or which have not been adopted by the Organization are encouraged to take into account, wherever possible, the guidelines and criteria developed by the Organization.

5 Where two or more Governments have a common interest in a particular area, they should formulate joint proposals for the delineation and use of a routing system therein on the basis of an agreement between them. Upon receipt of such proposal and before proceeding with consideration of it for adoption, the Organization shall ensure details of the proposal are disseminated to the Governments which have a common interest in the area, including countries in the vicinity of the proposed ships' routing system.

6 Contracting Governments shall adhere to the measures adopted by the Organization concerning ships' routing. They shall promulgate all information necessary for the safe and effective use of adopted ships' routing systems. A Government or Governments concerned may monitor traffic in those systems. Contracting Governments shall do everything in their power to secure the appropriate use of ships' routing systems adopted by the Organization.

7 A ship shall use a mandatory ships' routing system adopted by the Organization as required for its category or cargo carried and in accordance with the relevant provisions in force unless there are compelling reasons not to use a particular ships' routing system. Any such reason shall be recorded in the ships' log.

6 Sopimushallitukset noudattavat järjestön hyväksymiä alusten reittijakoa koskevia toimenpiteitä. Ne julkistavat kaikki tiedot, jotka ovat välttämättömiä hyväksytyjen alusten reittijakojärjestelmien turvallisen ja tehokkaan käytön kannalta. Asianomainen hallitus voi tai asianomaiset hallitukset voivat valvoa näiden järjestelmien alueella harjoitettavaa liikennettä. Sopimushallitukset tekevät kaiken voitavansa varmistaakseen, että järjestön hyväksymiä alusten reittijakojärjestelmiä käytetään tarkoituksenmukaisella tavalla.

7 Aluksen on käytettävä alustyyppiin tai kuljetettavaan lastiin perustuvaa, järjestön hyväksymää pakollista alusten reittijakojärjestelmää voimassa olevien määräysten mukaisella tavalla, ellei jokin pakottava syy puolla tietyn alusten reittijakojärjestelmän käyttämättä jättämistä. Syy on merkittävä aluksen laivapäiväkirjaan.

8 Asianomainen sopimushallitus tarkistaa tai asianomaiset sopimushallitukset tarkistavat pakolliset alusten reittijakojärjestelmät järjestön kehittämien suuntaviivojen ja perusteiden mukaisesti.

9 Kaikkien hyväksytyjen alusten reittijakojärjestelmien ja näiden järjestelmien täytäntöön panemiseksi toteutettujen toimenpiteiden on oltava kansainvälisen oikeuden mukaisia, vuonna 1982 tehdyn Yhdistyneiden kansakuntien merioikeusyleissopimuksen asian kannalta merkitykselliset määräykset mukaan luettuina.

10 Tämän säännön määräykset, siihen liittyvät suuntaviivat ja perusteet eivät rajoita kansainvälisen oikeuden mukaisia hallitusten oikeuksia ja velvollisuuksia eivätkä kansainvälisessä merenkulussa käytettyjä salmia ja saaristovesien merireittejä koskevia oikeudellisia järjestelyjä.

11 sääntö

Alusten ilmoitusjärjestelmät

1 Alusten ilmoitusjärjestelmät edistävät ihmishengen turvallisuutta merellä, merenkulun turvallisuutta ja tehokkuutta ja/tai meriympäristön suojelua. Järjestön kehittämien suuntaviivojen ja perusteiden mukaisesti hyväksytyt ja täytäntöön pannut alusten ilmoitusjärjestelmät ovat tämän

8 Mandatory ships' routing systems shall be reviewed by the Contracting Government or Governments concerned in accordance with the guidelines and criteria developed by the Organization.

9 All adopted ships' routing systems and actions taken to enforce compliance with those systems shall be consistent with international law, including the relevant provisions of the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea.

10 Nothing in this regulation nor its associated guidelines and criteria shall prejudice the rights and duties of Governments under international law or the legal regimes of straits used for international navigation and archipelagic sea lanes.

Regulation 11

Ship reporting systems

1 Ship reporting systems contribute to safety of life at sea, safety and efficiency of navigation and/or protection of the marine environment. A ship reporting system, when adopted and implemented in accordance with the guidelines and criteria developed by the Organization pursuant to this regulation, shall be used by all ships, or certain categories of ships or ships carrying certain cargoes in accordance with the provisions of each system so adopted.

2 The Organization is recognized as the only international body for developing guidelines, criteria and regulations on an international level for ship reporting systems. Contracting Government shall refer proposals for the adoption of ship reporting systems to the Organization. The Organization will collate and disseminate to Contracting Governments all relevant information with regard to any adopted ship reporting system.

3 The initiation of action for establishing a ship reporting system is the responsibility of the Government or Governments concerned. In developing such systems provision of the guidelines and criteria developed by the Organization shall be taken into account.

4 Ship reporting systems not submitted to the Organization for adoption do not

säännön nojalla pakollisia kaikille aluksille tai tietyille alustyypeille taikka tietyntyyppistä lastia kuljettaville aluksille.

2 Järjestö on ainoa tunnustettu kansainvälinen elin, jonka tehtävänä on kehittää alusten ilmoitusjärjestelmiä koskevia suuntaviivoja, perusteita ja sääntöjä kansainvälisellä tasolla. Sopimushallitukset tekevät järjestölle ehdotuksia alusten ilmoitusjärjestelmien hyväksymiseksi. Järjestö kerää ja lähettää sopimushallituksille kaikki asian kannalta merkitykselliset tiedot hyväksytyistä alusten ilmoitusjärjestelmistä.

3 Aloitteen tekeminen alusten ilmoitusjärjestelmän perustamiseksi on asianomaisen hallituksen tai asianomaisten hallitusten tehtävä. Kehittäessään tällaisia järjestelmiä järjestön hyväksyttäväksi hallitusten on otettava huomioon järjestön kehittämät suuntaviivat ja perusteet.

4 Sellaisten alusten ilmoitusjärjestelmien, joita ei toimiteta järjestön hyväksyttäväksi, ei tarvitse välttämättä noudattaa tätä sääntöä. Pannessaan täytäntöön tällaisia järjestelmiä hallituksia kehoitetaan kuitenkin mahdollisuuksien mukaan noudattamaan järjestön kehittämää suuntaviivoja ja perusteita. Sopimushallitukset voivat ehdottaa tällaisia järjestelmiä järjestön hyväksyttäväksi.

5 Mikäli kahdella tai useammalla hallituksella on kiinnostusta samaan alueeseen, niiden on pyrittävä laatimaan koordinoitua alusten ilmoitusjärjestelmää koskevia yhteisiä ehdotuksia keskinäisen sopimuksensa perusteella. Ennen ehdotuksen hyväksymistä koskevan päätöksen tekemistä järjestö saattaa ehdotuksen yksityiskohdat niiden hallitusten tietoon, joilla on kiinnostusta ehdotetun järjestelmän alaiseen alueeseen. Mikäli koordinoitu alusten ilmoitusjärjestelmä hyväksytään ja perustetaan, sen on noudatettava yhdenmukaisia menettelyjä ja toimintatapoja.

6 Sen jälkeen kun alusten ilmoitusjärjestelmä on hyväksytty tämän säännön mukaisesti, asianomaisen hallituksen tai asianomaisten hallitusten on toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet järjestelmän tehokkaan käytön edellyttämien tietojen julkistamiseksi.

necessarily need to comply with this regulation. However, Governments implementing such systems are encouraged to follow, wherever possible, the guidelines and criteria developed by the Organization. Contracting Governments may submit such systems to the Organization for recognition.

5 Where two or more Governments have a common interest in a particular area, they should formulate proposals for a co-ordinated ship reporting system on the basis of agreement between them. Before proceeding with a proposal for adoption of a ship reporting system, the Organization shall disseminate details of the proposal to those Governments which have a common interest in the area covered by the proposed system. Where a co-ordinated ship reporting system is adopted and established, it shall have uniform procedures and operations.

6 After adoption of a ship reporting system in accordance with this regulation, the government or Governments concerned shall take all measures necessary for the promulgation of any information needed for the efficient and effective use of the system. Any adopted ship reporting system shall have the capability of interaction and the ability to assist ships with information when necessary. Such systems shall be operated in accordance with the guidelines and criteria developed by the Organization pursuant to this regulation.

7 The master of a ship shall comply with the requirements of adopted ship reporting systems and report to the appropriate authority all information required in accordance with the provisions of each such system.

8 All adopted ship reporting systems and actions taken to enforce compliance with those systems shall be consistent with international law, including the relevant provisions of the United Nations Convention on the Law of the Sea.

9 Nothing in this regulation or its associated guidelines and criteria shall prejudice the rights and duties of Governments under international law or the legal regimes of straits used for international navigation and archipelagic sea lanes.

Hyväksytyin alusten ilmoitusjärjestelmän on kyettävä toimimaan vuorovaikutteisesti ja antamaan tarvittaessa tietoja aluksille. Järjestelmien toiminnan on noudatettava järjestön kehittämää suuntaviivoja ja perusteita tämän säännön mukaisesti.

7 Aluksen päällikön on noudatettava hyväksytyjen alusten ilmoitusjärjestelmien vaatimuksia ja toimitettava asianomaiselle viranomaiselle kaikki kulloisenkin järjestelmän määräyksissä edellytetyt tiedot.

8 Kaikkien hyväksytyjen alusten ilmoitusjärjestelmien ja näiden järjestelmien täytäntöön panemiseksi toteutettujen toimenpiteiden on oltava kansainvälisen oikeuden mukaisia, Yhdistyneiden kansakuntien merioikeusyleissopimuksen asian kannalta merkitykselliset määräykset mukaan luettuina.

9 Tämän säännön määräykset, siihen liittyvät suuntaviivat ja perusteet eivät rajoita kansainvälisen oikeuden mukaisia hallitusten oikeuksia ja velvollisuuksia eivätkä kansainvälisessä merenkulussa käytettyjä salmia ja saaristovesien merireittejä koskevia oikeudellisia järjestelyjä.

10 Alusten osallistumisesta järjestelmiin hyväksytyjen alusten ilmoitusjärjestelmien määräysten mukaisella tavalla ei aiheudu kustannuksia näille aluksille.

11 Järjestö varmistaa, että hyväksytyt alusten ilmoitusjärjestelmät tarkistetaan järjestön kehittämien suuntaviivojen ja perusteiden mukaisesti.

12 sääntö

Alusliikennepalvelut

1 Alusliikennepalvelut (VTS) edistävät ihmishengen turvallisuutta merellä, merenkulun turvallisuutta ja tehokkuutta sekä meriympäristön, rannikkoalueiden, toimipaikkojen ja avomerilaitosten suojelemista meriliikenteen mahdollisilta haittavaikutuksilta.

2 Sopimushallitukset sitoutuvat varmistamaan alusliikennepalvelujen

10 The participation of ships in accordance with the provisions of adopted ship reporting systems shall be free of charge to the ships concerned.

11 The Organization shall ensure that adopted ship reporting systems are reviewed under the guidelines and criteria developed by the Organization.

Regulation 12

Vessel traffic services

1 Vessel traffic services (VTS) contribute to safety of life at sea, safety and efficiency of navigation and protection of the marine environment, adjacent shore areas, work sites and offshore installations from possible adverse effects of maritime traffic.

2 Contracting Governments undertake to arrange for the establishment of VTS where, in their opinion, the volume of traffic or the degree of risk justifies such services.

3 Contracting Governments planning and implementing VTS shall, wherever possible, follow the guidelines developed by the Organization. The use of VTS may only be made mandatory in sea areas within the territorial seas of a coastal State.

4 Contracting Governments shall endeavour to secure the participation in, and compliance with, the provisions of vessel traffic services by ships entitled to fly their flag.

5 Nothing in this regulation or the guidelines adopted by the Organization shall prejudice the rights and duties of Governments under international law or the legal regimes of straits used for international navigation and archipelagic sea lanes.

Regulation 13

Establishment and operation of aids to navigation

perustamisen silloin kun ne katsovat tämän olevan liikenteen määrän tai riskialttiuden vuoksi perusteltua.

3 Sopimushallitusten on suunnitellessaan ja pannessaan täytäntöön alusliikennepalveluja mahdollisuuksien mukaan noudatettava järjestön kehittämiä suuntaviivoja. Alusliikennepalvelujen käyttö voidaan tehdä pakolliseksi ainoastaan rannikkovaltion aluemeriin kuuluvilla merialueilla.

4 Sopimushallitukset pyrkivät varmistamaan, että niiden lipun alla purjehtivat alukset osallistuvat alusliikennepalveluun ja noudattavat sen sääntöjä.

5 Tämän säännön määräykset ja järjestön hyväksymät suuntaviivat eivät rajoita kansainvälisen oikeuden mukaisia hallitusten oikeuksia ja velvollisuuksia eivätkä kansainvälisessä merenkulussa käytettyjä salmia ja saaristovesien merireittejä koskevia oikeudellisia järjestelyjä.

13 sääntö

Navigoinnin turvalaitteiden luominen ja käyttö

1 Jokainen sopimushallitus sitoutuu järjestämään joko yksin tai yhteistyössä muiden sopimushallitusten kanssa liikenteen määrän tai riskialttiuden vuoksi käytännöllisiksi ja välttämättömiksi katsotut navigoinnin turvalaitteet.

2 Jotta navigoinnin turvalaitteet olisivat keskenään mahdollisimman yhdenmukaisia, sopimushallitukset sitoutuvat turvalaitteita luodessaan ottamaan huomioon kansainväliset suositukset ja suuntaviivat.

3 Sopimushallitukset sitoutuvat varmistamaan, että navigoinnin turvalaitteita koskevat tiedot saatetaan kaikkien asianomaisten osapuolten käyttöön. On välttävää mahdollisuuksien mukaan sellaisia paikanmäärittäjäjärjestelmien tiedonsiirtoa koskevia muutoksia, jotka voivat vaikuttaa haitallisesti aluksiin asennettujen vastaanottimien toimintaan; tällaisia muutoksia voidaan tehdä ainoastaan ilmoittamalla niistä hyvissä ajoin etukäteen ja riittävän laajasti.

1 Each Contracting Government undertakes to provide, as it deems practical and necessary either individually or in co-operation with other Contracting Governments, such aids to navigation as the volume of traffic justifies and the degree of risk requires.

2 In order to obtain the greatest possible uniformity in aids to navigation, Contracting Governments undertake to take into account the international recommendations and guidelines when establishing such aids.

3 Contracting Governments undertake to arrange for information relating to aids to navigation to be made available to all concerned. Changes in the transmissions of position-fixing systems which could adversely affect the performance of receivers fitted in ships shall be avoided as far as possible and only be effected after timely and adequate notice has been promulgated.

Regulation 14

Ships' manning

1 Contracting Governments undertake, each for its national ships, to maintain, or, if it is necessary, to adopt, measures for the purpose of ensuring that, from the point of view of safety of life at sea, all ships shall be sufficiently and efficiently manned.

2 Every ship to which chapter I applies shall be provided with an appropriate minimum safe manning document or equivalent issued by the Administration as evidence of the minimum safe manning considered necessary to comply with the provisions of paragraph 1.

3 On all ships, to ensure effective crew performance in safety matters, a working language shall be established and recorded in the ship's log-book. The company, as defined in regulation IX/1, or the master, as appropriate, shall determine the appropriate working language. Each seafarer shall be required to understand and, where appropriate, give orders and instructions and to report back in that language. If the working language is not an official language of the State whose flag the ship is

14 sääntö

Aluksen miehistys

1 Sopimushallitukset sitoutuvat, kukin oman maansa alusten osalta, huolehtimaan toimenpiteistä tai tarpeen vaatiessa toteuttamaan niitä sen varmistamiseksi, että kaikkien alusten miehistys ihmishengen turvallisuutta merellä silmällä pitäen on riittävä ja pätevä.

2 Jokaisessa I luvun soveltamisalaan kuuluvassa aluksessa on oltava asianmukainen miehistystodistus tai vastaava hallinnon antama asiakirja, joka osoittaa 1 kohdassa määrättyjen turvallista miehistystä koskevien vaatimusten täyttyvän.

3 Kaikissa aluksissa on laivaväen tehokkaan suorituskyvyn varmistamiseksi turvallisuusasioissa päätettävä yhtenäisestä työkielestä, joka kirjataan aluksen laivapäiväkirjaan. IX luvun 1 säännössä määritellyn yhtiön tai aluksen päällikön on tarvittaessa määritettävä soveltuva työkieli. Kultakin merenkulkijalta on vaadittava, että hän ymmärtää kyseistä kieltä ja tarvittaessa kykenee antamaan määräyksiä ja ohjeita sekä vastaamaan niihin kyseisellä kielellä. Jos työkieli ei ole jäsenvaltion virallinen kieli, kaikissa kaavioissa ja luetteloissa, joiden edellytetään olevan esillä, on oltava käänös työkielelle.

4 Sopimuksen I luvun soveltamisalaan kuuluvissa aluksissa komentosillalla käytetään työkielenä englantia alusten välisessä turvallisuusviestinnässä ja aluksen ja maissa olevien viranomaisten välisessä turvallisuusviestinnässä sekä luotsin ja komentosiltavahtihenkilöstön välisessä viestinnässä aluksella, elleivät asianomaiset osapuolet puhu jotakin muuta yhteistä kieltä kuin englantia.

15 sääntö

Komentosillan suunnittelua, navigointijärjestelmien ja -laitteiden suunnittelua ja järjestämistä sekä komentosiltamenettelyjä koskevat periaatteet

Kaikki päätökset, jotka tehdään 19, 22, 24, 25, 27 ja 28 säännön vaatimusten täyttämiseksi ja jotka koskevat

entitled to fly, all plans and lists required to be posted shall include a translation into the working language.

4 On ships to which chapter I applies, English shall be used on the bridge as the working language for bridge-to-bridge and bridge-to-shore safety communications as well as for communications on board between the pilot and bridge watchkeeping personnel, unless those directly involved in the communication speak a common language other than English.

Regulation 15

Principles relating to bridge design, de and arrangement of navigational systems equipment and bridge procedures

All decisions which are made for the purpose of applying the requirements of regulations 19, 22, 24, 25, 27 and 28 and which affect bridge design, the design and arrangement of navigational systems and equipment on the bridge and bridge procedures shall be taken with the aim of:

.1 facilitating the tasks to be performed by the bridge team and the pilot in making full appraisal of the situation and in navigating the ship safely under all operational conditions;

.2 promoting effective and safe bridge resource management;

.3 enabling the bridge team and the pilot to have convenient and continuous access to essential information which is presented in a clear and unambiguous manner, using standardized symbols and coding systems for controls and displays;

.4 indicating the operational status of automated functions and integrated components, systems and/or sub-systems;

.5 allowing for expeditious, continuous and effective information processing and decision-making by the bridge team and the pilot;

.6 preventing or minimizing excessive or unnecessary work and any conditions or distractions on the bridge which may cause fatigue or interfere with the vigilance of the bridge team and the pilot; and

.7 minimizing the risk of human error and detecting such error if it occurs, through monitoring and alarm systems, in time for

komentosillan suunnittelua, navigointijärjestelmien ja -laitteiden suunnittelua ja järjestämistä sekä komentosiltamenettelyjä, on tehtävä siten, että niiden avulla:

.1 helpotetaan komentosiltahenkilöstön ja luotsin tehtävien hoitoa tilanteen arvioimiseksi kokonaisvaltaisesti ja aluksen ohjaamiseksi turvallisesti kaikissa toimintaolosuhteissa;

.2 edistetään tehokasta ja turvallista komentosiltaresurssien hallintaa;

.3 annetaan komentosiltahenkilöstölle ja luotsille mahdollisuus saada vaivatta ja keskeytyksettä käyttöönsä olennaiset tiedot, jotka on esitetty selkeästi ja yksiselitteisesti käyttäen ohjaus- ja näyttölaitteiden standardoituja merkkejä ja koodausjärjestelmiä;

.4 ilmaistaan automatisoitujen toimintojen ja integroitujen komponenttien, järjestelmien ja/tai osajärjestelmien toimintatila;

.5 komentosiltahenkilöstö ja luotsi voivat käsitellä tietoja ja tehdä päätöksiä nopeasti, keskeytyksettä ja tehokkaasti;

.6 estetään tai minimoidaan liiallinen tai tarpeeton työ sekä komentosillalla mahdollisesti ilmenevät olosuhteet tai häiriötekijät, jotka voivat aiheuttaa väsymystä tai heikentää komentosiltahenkilöstön ja luotsin valppautta; ja

.7 minimoidaan inhimillisen erehdyksen mahdollisuus ja havaitaan mahdolliset inhimilliset erehdykset valvonta- ja hälytysjärjestelmien avulla hyvissä ajoin, jotta komentosiltahenkilöstö ja luotsi voivat toteuttaa tarkoituksenmukaisia toimenpiteitä.

16 sääntö

Laitteiden kunnossapito

1 Hallinnolle on osoitettava, että aluksessa on toteutettu riittävät järjestelyt sen varmistamiseksi, että tässä luvussa edellytetyt laitteet pidetään käyttökunnossa.

2 Lukuun ottamatta I luvun 7 säännön b kohdan ii alakohdan, I luvun 8 säännön ja I luvun 9 säännön määräyksiä ja vaikka

the bridge team and the pilot to take appropriate action.

Regulation 16

Maintenance of equipment

1 The Administration shall be satisfied that adequate arrangements are in place to ensure that the performance of the equipment required by this chapter is maintained.

2 Except as provided in regulations I/7(b)(ii), I/8 and I/9, while all reasonable steps shall be taken to maintain the equipment required by this chapter in efficient working order, malfunctions of that equipment shall not be considered as making the ship unseaworthy or as a reason for delaying the ship in ports where repair facilities are not readily available, provided suitable arrangements are made by the master to take the inoperative equipment or unavailable information into account in planning and executing a safe voyage to a port where repairs can take place.

Regulation 17

Electromagnetic compatibility

1 Administrations shall ensure that all electrical and electronic equipment on the bridge or in the vicinity of the bridge, on ships constructed on or after 1 July 2002, is tested for electromagnetic compatibility taking into account the recommendations developed by the Organization.

2 Electrical and electronic equipment shall be so installed that electromagnetic interference does not affect the proper function of navigational systems and equipment.

3 Portable electrical and electronic equipment shall not be operated on the bridge if it may affect the proper function of navigational systems and equipment.

Regulation 18

kaikki kohtuulliset toimenpiteet tässä luvussa edellytettyjen laitteiden pitämiseksi toimintakuntoisina on toteutettava, laitteiden toimintahäiriöiden ei katsota tekevän aluksesta merikelvotonta eikä niitä pidetä seikkana, joka viivästyttää aluksen lähtöä satamasta, jossa korjauspalveluja ei ole helposti saatavana, mikäli aluksen päällikkö on sopivalla tavalla ottanut laitteiden toimintahäiriöt tai tietojen puuttumisen huomioon suunnitellessaan ja toteuttaessaan turvallisen matkan satamaan, jossa korjaukset voidaan tehdä.

17 sääntö

Sähkömagneettinen yhteensopivuus

1 Hallintojen on varmistettava, että kaikkien komentosillalla tai komentosillan läheisyydessä sijaitsevien sähkölaitteiden ja elektronisten laitteiden sähkömagneettinen yhteensopivuus 1 päivänä heinäkuuta 2002 tai sen jälkeen rakennetuissa aluksissa testataan ottaen huomioon järjestön antamat suositukset.

2 Sähkölaitteet ja elektroniset laitteet on asennettava siten, että sähkömagneettiset häiriöt eivät haittaa navigointijärjestelmien ja -laitteiden toimintaa.

3 Komentosillalla ei saa käyttää kannettavia sähkölaitteita ja elektronisia laitteita, jos ne saattavat haitata navigointijärjestelmien ja -laitteiden toimintaa.

18 sääntö

Navigointijärjestelmien ja -laitteiden hyväksyminen, tarkastaminen ja suoritusarvovaatimukset sekä matkatietojen tallentimet

1 Järjestelmien ja laitteiden, joiden edellytetään täyttävän 19 ja 20 säännön vaatimukset, on oltava hallinnon tyyppihyväksymiä.

2 Järjestelmien, laitteiden sekä niihin mahdollisesti liittyvien varajärjestelyjen, jotka on asennettu 1 päivänä heinäkuuta 2002 tai sen jälkeen 19 ja 20 säännön toiminnallisten vaatimusten täyttämiseksi, on täytettävä vähintään järjestön hyväksymät suoritusarvovaatimukset.

3 Kun ennen 1 päivää heinäkuuta 2002 rakennettujen alusten järjestelmiä ja laitteita korvataan uusilla tai kun niihin lisätään

Approval, surveys and performance standards of navigational systems and equipment and voyage data recorder

1 Systems and equipment required to meet the requirements of regulations 19 and 20 shall be of a type approved by the Administration.

2 Systems and equipment, including associated back-up arrangements, where applicable, installed on or after 1 July 2002 to perform the functional requirements of regulations 19 and 20 shall conform to appropriate performance standards not inferior to those adopted by the Organization.

3 When systems and equipment are replaced or added to on ships constructed before 1 July 2002, such systems and equipment shall, in so far as is reasonable and practicable, comply with the requirements of paragraph 2.

4 Systems and equipment installed prior to the adoption of performance standards by the Organization may subsequently be exempted from full compliance with such standards at the discretion of the Administration, having due regard to the recommended criteria adopted by the Organization. However, for an electronic chart display and information system (ECDIS) to be accepted as satisfying the chart carriage requirement of regulation 19.2.1.4, that system shall conform to the relevant performance standards not inferior to those adopted by the Organization in effect on the date of installation, or, for systems installed before 1 January 1999, not inferior to the performance standards adopted by the Organization on 23 November 1995.

5 The Administration shall require that the manufacturers have a quality control system audited by a competent authority to ensure continuous compliance with the type approval conditions. Alternatively, the administration may use final product verification procedures where the compliance with the type approval certificate is verified by a competent authority before the product is installed on board ships.

6 Before giving approval to systems or equipment embodying new features not covered by this chapter, the Administration

järjestelmiä ja laitteita, näiden järjestelmien ja laitteiden on täytettävä 2 kohdan vaatimukset, aina kun se on tarkoituksenmukaista ja mahdollista.

4 Hallinto voi myöntää järjestelmille ja laitteille, jotka on asennettu ennen järjestön suoritusarvo vaatimusten hyväksymistä, osittaisen vapautuksen vaatimusten täyttämismuutoksesta ottaen asianmukaisella tavalla huomioon järjestön hyväksymät suositellut perusteet. Elektronisen merikarttajärjestelmän (ECDIS) on kuitenkin täytettävä 19.2.1.4 säännön merikarttavaatimuksen täytettävä vähintään asentamispäivänä voimassa olevat järjestön suoritusarvo vaatimukset; ennen 1 päivää tammikuuta 1999 asennettujen järjestelmien on täytettävä vähintään järjestön 23 päivänä marraskuuta 1995 hyväksymät suoritusarvo vaatimukset.

5 Hallinnon on vaadittava, että valmistajilla on toimivaltaisen viranomaisen tarkastama laadunvalvontajärjestelmä tyyppihyväksyntävaatimusten jatkuvan täyttymisen varmistamiseksi. Vaihtoehtoisesti hallinto voi soveltaa lopputuotteiden tarkastusmenettelyjä, joissa toimivaltaisen viranomaisen tarkastaa, että tuote vastaa tyyppihyväksyntätodistusta ennen kuin se asennetaan alukseen.

6 Ennen kuin hallinto hyväksyy tämän luvun soveltamisalaan kuulumattomia järjestelmiä tai laitteita, joihin kuuluu uusia ominaisuuksia, sen on varmistettava, että uudet ominaisuudet tukevat vähintään yhtä tehokkaita toimintoja kuin tässä luvussa edellytetään.

7 Kun aluksessa on 19 ja 20 säännössä edellytetyjen laitteiden lisäksi laitteita, joita koskevat suoritusarvo vaatimukset ovat järjestön kehittämiä, näille laitteille on saatava hyväksyntä ja niiden on mahdollisuuksien mukaan täytettävä vähintään järjestön hyväksymät suoritusarvo vaatimukset.

8 Matkatietojen tallennusjärjestelmän ja sen antureiden toimivuus on testattava vuosittain. Testin suorittaa hyväksytty testaus- tai huoltolaitos, joka tarkastaa tallennettujen tietojen paikkansapitävyyden, keston ja palautettavuuden. Lisäksi on tehtävä testejä ja tarkastuksia laitteiden

shall ensure that such features support functions at least as effective as those required by this chapter.

7 When equipment, for which performance standards have been developed by the Organization, is carried on ships in addition to those items of equipment required by regulations 19 and 20, such equipment shall be subject to approval and shall as far as practicable comply with performance standards not inferior to those adopted by the Organization.

8 The voyage data recorder system, including all sensors, shall be subjected to an annual performance test. The test shall be conducted by an approved testing or servicing facility to verify the accuracy, duration and recoverability of the recorded data. In addition, tests and inspections shall be conducted to determine the serviceability of all protective enclosures and devices fitted to aid location. A copy of the certificate of compliance issued by the testing facility, stating the date of compliance and the applicable performance standards, shall be retained on board the ship.

Regulation 19

Carriage requirements for shipborne navigational systems and equipment

1 Application and requirements

Subject to the provisions of regulation 1.4:

1.1 Ships constructed on or after 1 July 2002 shall be fitted with navigational systems and equipment which will fulfil the requirements prescribed in paragraphs 2.1 to 2.9.

1.2 Ships constructed before 1 July 2002 shall:

.1 subject to the provisions of paragraphs 1.2.2 and 1.2.3, unless they comply fully with this regulation, continue to be fitted with equipment which fulfils the requirements prescribed in regulations V/11, V/12 and V/20 of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 in force prior to 1 July 2002;

.2 be fitted with the equipment or systems required in paragraph 2.1.6 not later than

suojusten ja paikanmäärittämisessä käytettävien laitteiden käyttökelpoisuuden määrittämiseksi. Testin suorittaneen laitoksen antaman vaatimustenmukaisuustodistuksen jäljennös, josta käy ilmi vaatimustenmukaisuuden toteamispäivä ja sovelletut suoritusarvovaatimukset, on kuljetettava mukana aluksessa.

19 sääntö

Aluksen navigointijärjestelmiä ja -laitteita koskevat vaatimukset

1 Soveltamisala ja vaatimukset

Jollei 1.4 säännöksen määräyksistä muuta johdu:

1.1 Aluksissa, jotka on rakennettu 1 päivänä heinäkuuta 2002 tai sen jälkeen, on oltava 2.1? 2.9 kohdassa määrätty vaatimukset täyttävät navigointijärjestelmät ja -laitteet.

1.2 Ennen 1 päivää heinäkuuta rakennetuissa aluksissa on:

.1 jollei 1.2.2 ja 1.2.3 kohdan määräyksistä muuta johdu, vastedeskin oltava ennen 1 päivää heinäkuuta 2002 voimassa olleen ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen V luvun II säännössä, V luvun 12 säännössä ja V luvun 20 säännössä määrätty vaatimukset täyttävät laitteet, mikäli ne eivät täysin noudata tätä sääntöä;

.2 oltava 2.1.6 kohdassa edellytetyt laitteet tai järjestelmät ensimmäiseen 1 päivän heinäkuuta 2002 jälkeiseen katsastukseen mennessä, jolloin ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen V luvun 12 säännön p kohdassa tarkoitettua radiosuuntimislaitetta ei enää edellytetä; ja

.3 oltava 2.4 kohdassa edellytetty järjestelmä viimeistään 2.4.2 ja 2.4.3 kohdassa määrättyihin ajankohtiin mennessä.

2 Aluksen navigointilaitteet ja -järjestelmät

2.1 Kaikissa aluksissa koosta riippumatta on oltava:

.1 asianmukaisesti säädetty magneettinen pääkompassi tai muu laite, jonka avulla voidaan määrittellä aluksen kulkusuunta ja

the first survey after 1 July 2002 at which time the radio direction-finding apparatus referred to in V/12 (p) of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 in force prior to 1 July 2002 shall no longer be required; and

.3 be fitted with the system required in paragraph 2.4 not later than the dates specified in paragraphs 2.4.2 and 2.4.3.

2 Shipborne navigational equipment and systems

2.1 All ships irrespective of size shall have:

.1 a properly adjusted standard magnetic compass, or other means, independent of any power supply to determine the ship's heading and display the reading at the main steering position;

.2 a pelorus or compass bearing device, or other means, independent of any power supply to take bearings over an arc of the horizon of 360°;

.3 means of correcting heading and bearings to true at all times;

.4 nautical charts and nautical publications to plan and display the ship's route for the intended voyage and to plot and monitor positions throughout the voyage; an electronic chart display and information system (ECDIS) may be accepted as meeting the chart carriage requirements of this subparagraph;

.5 back-up arrangements to meet the functional requirements of subparagraph .4, if this function is partly or fully fulfilled by electronic means;

.6 a receiver for a global navigation satellite system or a terrestrial radionavigation system, or other means, suitable for use at all times throughout the intended voyage to establish and update the ship's position by automatic means;

.7 if less than 150 gross tonnage and if practicable, a radar reflector, or other means, to enable detection by ships navigating by radar at both 9 and 3 GHz;

.8 when the ship's bridge is totally enclosed and unless the Administration determines otherwise, a sound reception system, or other means, to enable the officer in charge of the navigational watch to hear sound

jossa lukema on nähtävissä pääasiallisella ohjauspaikalla mistään virtalähteestä riippumatta;

.2 suuntimalevy tai kompassisuuntimalaite taikka muu suuntimalaite, joka mahdollistaa suuntimisen ympäri horisontin mistään virtalähteestä riippumatta;

.3 laite, jonka avulla suuntaa ja suuntimaa voidaan korjata tosisuuntaan milloin tahansa;

.4 merikarttoja ja merenkulkualan julkaisuja, joiden avulla voidaan suunnitella ja esittää aiotun matkan reitti sekä merkitä aluksen paikka ja seurata sitä koko matkan ajan; elektronisen merikarttajärjestelmän (ECDIS) voidaan katsoa täyttävän tämän alakohdan merikarttavaatimukset;

.5 varajärjestelyt, jotka täyttävät 4 alakohdan toiminnalliset vaatimukset, jos tarkoitukseen käytetään osittain tai yksinomaan elektronisia laitteita;

.6 maailmanlaajuisen satelliittinavigointijärjestelmän tai maan asemaa käyttävän radionavigointijärjestelmän vastaanotin tai muu laite, joka soveltuu käytettäväksi milloin tahansa matkan aikana aluksen paikan määrittämiseen ja ajantasaistamiseen automaattisesti;

.7 jos aluksen bruttovetoisuus on alle 150 tonnia ja jos on mahdollista, tutkaheijastin tai muu laite, jolla on mahdollista havaita tutkan avulla navigoivat alukset sekä 9 gigahertsin että 3 gigahertsin taajuudella;

.8 jos aluksen komentosilta on täysin suljettu tila ja jos hallinto ei toisin määrää, äänihavaintojärjestelmä tai muu laite, jonka avulla komentosiltavahdin vahtipäällikkö voi kuulla äänimerkit ja määrittellä niiden tulosuunnan;

.9 puhelin tai muu laite, jolla suuntatiedot voidaan välittää hätäohjauspaikkaan, jos aluksessa on sellainen.

2.2 Bruttovetoisuudeltaan vähintään 150 tonnin aluksissa ja kaikenkokoisissa matkustaja-aluksissa on 2.1 kohdassa edellytetyjen laitteiden lisäksi oltava:

.1 ylimääräinen magneetikompassi, jolla voidaan korvata 2.1.1 kohdassa tarkoitettu magneettinen pääkompassi, tai muu laite, jolla voidaan hoitaa 2.1.1 kohdassa tarkoitettujen tehtävien joko korvaavan tai rinnakkaisen laitteiston avulla;

signals and determine their direction;

.9 a telephone, or other means, to communicate heading information to the emergency steering position, if provided.

2.2 All ships of 150 gross tonnage and upwards and passenger ships irrespective of size shall, in addition to the requirements of paragraph 2.1, be fitted with:

.1 a spare magnetic compass interchangeable with the magnetic compass, as referred to in paragraph 2.1.1, or other means to perform the function referred to in paragraph 2.1.1 by means of replacement or duplicate equipment;

.2 a daylight signalling lamp, or other means to communicate by light during day and night using an energy source of electrical power not solely dependent upon the ship's power supply.

2.3 All ships of 300 gross tonnage and upwards and passenger ships irrespective of size shall, in addition to meeting the requirements of paragraph 2.2, be fitted with:

.1 an echo sounding device, or other electronic means, to measure and display the available depth of water;

.2 a 9 GHz radar, or other means to determine and display the range and bearing of radar transponders and of other surface craft, obstructions, buoys, shorelines and navigational marks to assist in navigation and in collision avoidance;

.3 an electronic plotting aid, or other means, to plot electronically the range and bearing of targets to determine collision risk;

.4 speed and distance measuring device, or other means, to indicate speed and distance through the water;

.5 a properly adjusted transmitting heading device, or other means to transmit heading information for input to the equipment referred to in paragraphs 2.3.2, 2.3.3 and 2.4.

2.4 All ships of 300 gross tonnage and upwards engaged on international voyages and cargo ships of 500 gross tonnage and upwards not engaged on international voyages and passenger ships irrespective of size shall be fitted with an automatic identification system (AIS), as follows:

.1 ships constructed on or after 1 July 2002;

.2 ships engaged on international voyages

.2 päivämerkinantolamppu tai muu laite, jolla voidaan antaa valomerkkejä sekä päivällä että yöllä ja joka ei saa olla riippuvainen yksinomaan aluksen virtalähteestä.

2.3 Bruttovetoisuudeltaan vähintään 300 tonnin aluksissa ja kaikenkokoisissa matkustaja-aluksissa on 2.2 kohdassa edellytettyjen laitteiden lisäksi oltava:

.1 kaikuluotain tai muu elektroninen laite veden syvyyden määrittämiseksi ja ilmaisemiseksi;

.2 9 gigahertsin taajuudella toimiva tutka tai muu laite, jolla voidaan määrittää ja ilmaista tutkatranspondereiden ja muiden pinta-alusten, esteiden, poijujen, rantaviivojen ja navigointimerkkien suuntima ja välttää törmäykset;

.3 elektroninen tutkamerkintälaite tai muu laite, jonka avulla merkitään elektronisesti kohteiden etäisyys ja suuntima törmäysvaaran määrittämiseksi;

.4 nopeutta ja kuljettua matkaa mittaava laite tai muu laite, joka ilmaisee nopeuden ja vesitse kuljetun matkan;

.5 asianmukaisesti säädetty suuntatietojen lähetyslaite tai muu laite, jolla suuntatiedot voidaan lähettää 2.3.2, 2.3.3 ja 2.4 kohdassa tarkoitettuihin laitteisiin.

2.4 Bruttovetoisuudeltaan vähintään 300 tonnin aluksissa, joita käytetään kansainvälisillä matkoilla, ja bruttovetoisuudeltaan vähintään 500 tonnin rahtialuksissa, joita ei käytetä kansainvälisillä matkoilla, sekä kaikenkokoisissa matkustaja-aluksissa on oltava automaattinen tunnistusjärjestelmä (AIS) seuraavasti:

.1 1 päivänä heinäkuuta 2002 tai sen jälkeen rakennetut alukset;

.2 sellaisten ennen 1 päivää heinäkuuta 2002 rakennettujen alusten osalta, joita käytetään kansainvälisillä matkoilla:

.2.1 matkustaja-alusten osalta viimeistään 1 päivänä heinäkuuta 2003;

.2.2 säiliöalusten osalta turvalaitteiden ensimmäiseen katsastuksen mennessä 1 päivänä heinäkuuta 2003 tai sen jälkeen;

.2.3 bruttovetoisuudeltaan vähintään 50 000 tonnin alusten osalta, lukuun ottamatta matkustaja-aluksia ja säiliöaluksia, viimeistään 1 päivänä heinäkuuta 2004;

.2.4 bruttovetoisuudeltaan vähintään 10 000 tonnin mutta alle 50 000 tonnin alusten

constructed before 1 July 2002:

.2.1 in the case of passenger ships, not later than 1 July 2003;

.2.2 in the case of tankers, not later than the first survey for safety equipment on or after 1 July 2003;

.2.3 in the case of ships, other than passenger ships and tankers, of 50,000 gross tonnage and upwards, not later than 1 July 2004;

.2.4 in the case of ships, other than passenger ships and tankers, of 10,000 gross tonnage and upwards but less than 50,000 gross tonnage, not later than 1 July 2005;

.2.5 in the case of ships, other than passenger ships and tankers, of 3,000 gross tonnage and upwards but less than 10,000 gross tonnage, not later than 1 July 2006.

.2.6 in the case of ships, other than passenger ships and tankers, of 300 gross tonnage and upwards but less than 3,000 gross tonnage, not later than 1 July 2007; and

.3 ships not engaged on international voyages constructed before 1 July 2002, not later than 1 July 2008;

.4 the Administration may exempt ships from the application of the requirements of this paragraph when such ships will be taken permanently out of service within two years after the implementation date specified in subparagraphs .2 and .3;

.5 AIS shall:

.1 provide automatically to appropriately equipped shore stations, other ships and aircraft information, including the ship's identity, type, position, course, speed, navigational status and other safety-related information;

.2 receive automatically such information from similarly fitted ships;

.3 monitor and track ships; and

.4 exchange data with shore-based facilities;

.6 the requirements of paragraph 2.4.5 shall not be applied to cases where international agreements, rules or standards provide for the protection of navigational information; and

osalta, lukuun ottamatta matkustaja-aluksia ja säiliöaluksia, viimeistään 1 päivänä heinäkuuta 2005;

.2.5 bruttovetoisuudeltaan vähintään 3 000 tonnin mutta alle 10 000 tonnin alusten osalta, lukuun ottamatta matkustaja-aluksia ja säiliöaluksia, viimeistään 1 päivänä heinäkuuta 2006.

.2.6 bruttovetoisuudeltaan vähintään 300 tonnin mutta alle 3 000 tonnin alusten osalta, lukuun ottamatta matkustaja-aluksia ja säiliöaluksia, viimeistään 1 päivänä heinäkuuta 2007; ja

.3 sellaisten ennen 1 päivää heinäkuuta 2002 rakennettujen alusten osalta, joita ei käytetä kansainvälisillä matkoilla, viimeistään 1 päivänä heinäkuuta 2008:

.4 hallinto voi vapauttaa aluksen tämän luvun vaatimusten täyttämismuutoksen, kun alus poistetaan käytöstä pysyvästi kahden vuoden kuluessa 2 ja 3 alakohdassa tarkoitettua täytäntöönpanopäivästä;

.5 automaattisen tunnistusjärjestelmän avulla:

.1 annetaan asianmukaisesti varustetuille rannikkoasemille, muille aluksille ja ilma-aluksille automaattisesti muun muassa seuraavat tiedot: aluksen nimi, tyyppi, sijainti, kurssi, nopeus ja navigaatiotilasto sekä muut turvallisuutta koskevat tiedot;

.2 vastaanotetaan automaattiset nämä tiedot vastaavalla tavalla varustetuilta aluksilta;

.3 seurataan ja jäljitetään aluksia; ja

.4 vaihdetaan tietoja maihin sijoitettujen laitosten kanssa;

.6 edellä olevia 2.4.5 kohdan vaatimuksia ei sovelleta tapauksiin, joissa kansainvälisissä sopimuksissa, säännöissä tai standardeissa säädetään navigointitietojen suojelusta; ja

.7 käytettäessä automaattista tunnistusjärjestelmää otetaan huomioon järjestön hyväksymät suuntaviivat.

2.5 Bruttovetoisuudeltaan vähintään 500 tonnin aluksissa on 2.3 kohdassa (2.3.3 ja 2.3.5 kohtaa lukuun ottamatta) ja 2.4 kohdassa edellytettujen laitteiden lisäksi oltava:

.1 hyrräkompassi tai muu laite, jolla voidaan määrittää ja ilmaista aluksen suunta aluksessa olevien ei-magneettisten laitteiden avulla ja suuntatiedot voidaan

.7 AIS shall be operated taking into account the guidelines adopted by the Organization.

2.5 All ships of 500 gross tonnage and upwards shall, in addition to meeting the requirements of paragraph 2.3 with the exception of paragraphs 2.3.3 and 2.3.5, and the requirements of paragraph 2.4, have:

.1 a gyro compass, or other means, to determine and display their heading by shipborne non-magnetic means and to transmit heading information for input to the equipment referred in paragraphs 2.3.2, 2.4 and 2.5.5;

.2 a gyro compass heading repeater, or other means, to supply heading information visually at the emergency steering position if provided;

.3 a gyro compass bearing repeater, or other means, to take bearings, over an arc of the horizon of 360°, using the gyro compass or other means referred to in subparagraph .1. However ships less than 1,600 gross tonnage shall be fitted with such means as far as possible;

.4 rudder, propeller, thrust, pitch and operational mode indicators, or other means to determine and display rudder angle, propeller revolutions, the force and direction of thrust and, if applicable, the force and direction of lateral thrust and the pitch and operational mode, all to be readable from the conning position; and

.5 an automatic tracking aid, or other means, to plot automatically the range and bearing of other targets to determine collision risk.

2.6 On all ships of 500 gross tonnage and upwards, failure of one piece of equipment should not reduce the ship's ability to meet the requirements of paragraphs 2.1.1, 2.1.2 and 2.1.4.

2.7 All ships of 3000 gross tonnage and upwards shall, in addition to meeting the requirements of paragraph 2.5, have:

.1 a 3 GHz radar or where considered appropriate by the Administration a second 9 GHz radar, or other means to determine and display the range and bearing of other surface craft, obstructions, buoys, shorelines and navigational marks to assist

lähettää 2.3.2, 2.4 ja 2.5.5 kohdassa tarkoitettuihin laitteisiin;

.2 suuntaa ilmaiseva hyrräkompassin tytätkompassi tai muu laite, joka toimittaa suuntatiedot visuaalisessa muodossa hätäohjauspaikkaan, jos aluksessa on sellainen;

.3 suuntimaa ilmaisevaa hyrräkompassin tytätkompassi tai muu laite, joka mahdollistaa suuntimisen ympäri horisontin käyttäen hyrräkompassia tai jotakin muuta 1 alakohdassa tarkoitettua laitetta. Bruttovetoisuudeltaan alle 1 600 tonnin aluksissa on oltava tällainen laite, mikäli mahdollista;

.4 peräsimen, potkurin, työnnön, nousun ja toimintamuodon näyttölaitteet tai muut laitteet, joilla voidaan määrittää ja ilmaista peräsimen kulma, potkurin kierrosnopeus, työnnön voima ja suunta ja tarvittaessa poikittaistyönnön voima ja suunta sekä nousu ja toimintamuoto; kaikkia näitä näyttölaitteita on voitava lukea ohjailupaikalta; ja

.5 automaattinen jäljityslaite tai muu laite, jolla voidaan automaattisesti merkitä muiden kohteiden etäisyys ja suuntima törmäysvaaran määrittämiseksi.

2.6 Bruttovetoisuudeltaan vähintään 500 tonnin aluksissa yhden laitteen puuttuminen ei heikennä aluksen mahdollisuuksia täyttää 2.1.1, 2.1.2 ja 2.1.4 vaatimuksia.

2.7 Bruttovetoisuudeltaan vähintään 3 000 tonnin aluksissa on 2.5 kohdassa edellytettyjen laitteiden lisäksi oltava:

.1 3 gigahertsin taajuudella toimiva tutka tai, mikäli hallinto katsoo tarkoituksenmukaiseksi, toinen 9 gigahertsin taajuudella toimiva tutka tai toinen laite, jolla voidaan määrittää ja ilmaista muiden pinta-alusten, esteiden, poijujen, rantaviivojen ja navigointimerkkien suuntima ja välttää törmäykset ja jonka toiminta ei riipu 2.3.2 kohdassa tarkoitetuista laitteista; ja

.2 toinen automaattinen jäljityslaite tai muu laite, jolla voidaan automaattisesti merkitä muiden kohteiden etäisyys ja suuntima törmäysvaaran määrittämiseksi ja jonka toiminta ei riipu 2.5.5 kohdassa tarkoitetuista laitteista.

in navigation and in collision avoidance, which are functionally independent of those referred to in paragraph 2.3.2; and

.2 a second automatic tracking aid, or other means to plot automatically the range and bearing of other targets to determine collision risk which are functionally independent of those referred to in paragraph 2.5.5.

2.8 All ships of 10,000 gross tonnage and upwards shall, in addition to meeting the requirements of paragraph 2.7 with the exception of paragraph 2.7.2, have:

.1 an automatic radar plotting aid, or other means, to plot automatically the range and bearing of at least 20 other targets, connected to a device to indicate speed and distance through the water, to determine collision risks and simulate a trial manoeuvre; and

.2 a heading or track control system, or other means, to automatically control and keep to a heading and/or straight track.

2.9 All ships of 50,000 gross tonnage and upwards shall, in addition to meeting the requirements of paragraph 2.8, have:

.1 a rate of turn indicator, or other means, to determine and display the rate of turn; and

.2 a speed and distance measuring device, or other means, to indicate speed and distance over the ground in the forward and athwartships direction.

3 When "other means" are permitted under this regulation, such means must be approved by Administration in accordance with regulation 18.

4 The navigational equipment and systems referred to in this regulation shall be so installed, tested and maintained as to minimize malfunction.

5 Navigational equipment and systems offering alternative modes of operation shall indicate the actual mode of use.

6 Integrated bridge systems shall be so arranged that failure of one sub-system is brought to immediate attention of the officer in charge of the navigational watch by audible and visual alarms, and does not

2.8 Bruttovetoisuudeltaan vähintään 10 000 tonnin aluksissa on 2.7 kohdassa (2.7.2 kohtaa lukuun ottamatta) edellytettyjen laitteiden lisäksi oltava:

.1 automaattinen tutkamerkintälaite tai muu laite, jonka avulla merkitään automaattisesti vähintään 20 muun kohteen etäisyys ja suuntima törmäysvaaran määrittämiseksi ja joka on yhdistetty laitteeseen joka ilmaisee nopeuden ja vesitse kuljetun matkan törmäysvaaran määrittämiseksi ja tositilanteen jäljittelemiseksi; ja

.2 suunnan tai kurssin valvontajärjestelmä tai muu laite, jolla voidaan automaattisesti valvoa suunnassa pysymistä ja/tai kurssin pitämistä.

2.9 Bruttovetoisuudeltaan 50 000 tonnin aluksissa on 2.8 kohdassa edellytettyjen laitteiden lisäksi oltava:

.1 kääntymisnopeuden näyttölaite tai muu laite, jolla voidaan määrittää ja ilmaista kääntymisnopeus; ja

.2 nopeutta ja kuljettua matkaa mittaava laite tai muu laite, joka ilmaisee nopeuden ja maitse kuljetun matkan eteenpäin ja poikkitaissuunnassa.

3 Kun ”muut laitteet” ovat tämän säännön nojalla sallittuja, näiden laitteiden on oltava hallinnon 18 säännön mukaisesti hyväksymiä.

4 Tässä säännössä tarkoitettu navigointilaitteet ja -järjestelmät on asennettava, testattava ja pidettävä kunnossa siten, että toimintahäiriöt pidetään mahdollisimman vähäisinä.

5 Jos navigointilaitteissa ja järjestelmissä on useita vaihtoehtoisia toimintamuotoja, kulloinkin käytössä olevan toimintamuodon on oltava selvästi nähtävissä.

6 Integroidut komentosiltajärjestelmät on suunniteltava siten, että yhden osajärjestelmän pettäminen tulee välittömästi komentosiltavahdin vahtipäällikön tietoon äänimerkki- ja merkkivalohälytyksen muodossa eikä johda minkään muun osajärjestelmän pettämiseen. Jos jokin integroidun navigointijärjestelmän osa pettää, järjestelmän mitä tahansa muuta yksittäistä laitetta tai järjestelmän osaa on voitava käyttää erikseen.

20 sääntö

cause failure to any other sub-system. In case of failure in one part of an integrated navigational system, it shall be possible to operate each other individual item of equipment or part of the system separately.

Regulation 20

Voyage data recorders

1 To assist in casualty investigations, ships, when engaged on international voyages, subject to the provisions of regulation 1.4, shall be fitted with a voyage data recorder (VDR) as follows:

.1 passenger ships constructed on or after 1 July 2002;

.2 ro-ro passenger ships constructed before 1 July 2002 not later than the first survey on or after 1 July 2002;

.3 passenger ships other than ro-ro passenger ships constructed before 1 July 2002 not later than 1 January 2004; and

.4 ships, other than passenger ships, of 3,000 gross tonnage and upwards constructed on or after 1 July 2002.

2 Administrations may exempt ships, other than ro-ro passenger ships, constructed before 1 July 2002 from being fitted with a VDR where it can be demonstrated that interfacing a VDR with the existing equipment on the ship is unreasonable and impracticable.

Regulation 21

International Code of Signals

All ships which, in accordance with the present Convention, are required to carry a radio installation shall carry the International Code of Signals as may be amended by the Organization. The Code shall also be carried by any other ship which, in the opinion of the Administration, has a need to use it.

Regulation 22

Navigation bridge visibility

Matkatietojen tallentimet

1 Jollei 1.4 säännön määräyksistä muuta johdu, kansainvälisillä matkoilla käytettävissä aluksissa on voidakseen avustaa onnettomuuksien tutkinnassa oltava matkatietojen tallennin (VDR) seuraavasti:

.1 1 päivänä heinäkuuta 2002 tai sen jälkeen rakennetut matkustaja-alukset;

.2 ennen 1 päivää heinäkuuta 2002 rakennettujen ro-ro-matkustaja-alusten osalta ensimmäiseen katsastukseen mennessä 1 päivänä heinäkuuta 2002 tai sen jälkeen;

.3 ennen 1 päivää heinäkuuta 2002 rakennettujen matkustaja-alusten osalta ro-ro-matkustaja-aluksia lukuun ottamatta viimeistään 1 päivänä tammikuuta 2004; ja

.4 bruttovetoisuudeltaan vähintään 3 000 tonnin alusten osalta matkustaja-aluksia lukuun ottamatta 1 päivänä heinäkuuta 2002 tai sen jälkeen.

2 Hallinnot voivat myöntää aluksille, ro-ro-matkustaja-aluksia lukuun ottamatta, vapautuksen matkatietojen tallenninta koskevan vaatimuksen täyttämismahdollisuudesta, mikäli voidaan osoittaa, että matkatietojen tallentimen liittäminen aluksen nykyisiin laitteisiin on epämielekkästä ja epäkäytännöllistä.

21 sääntö

Kansainvälinen viestikirja

Kaikissa aluksissa, joissa tämän yleissopimuksen mukaan on oltava radioasema, on oltava kansainvälinen viestikirja, johon järjestö voi tehdä muutoksia. Viestikirja on oltava myös muissa aluksissa, joissa sen käyttö hallinnon mielestä on tarpeellista.

22 sääntö

Näkyvyys komentosillalta

1 Alusten, jotka ovat vähintään 45 metrin pituisia III luvun 3.12 säännössä määritellyllä tavalla ja jotka on rakennettu 1 päivänä heinäkuuta 1998 tai sen jälkeen, on täytettävä seuraavat vaatimukset:

.1 Ohjailupaikalta on oltava rajoitukseton

1 Ships of not less than 45 m in length as defined in regulation III/3.12, constructed on or after 1 July 1998, shall meet the following requirements:

.1 The view of the sea surface from the conning position shall not be obscured by more than two ship lengths, or 500 m, whichever is the less, forward of the bow to 10° on either side under all conditions of draught, trim and deck cargo;

.2 No blind sector caused by cargo, cargo gear or other obstructions outside of the wheelhouse forward of the beam which obstructs the view of the sea surface as seen from the conning position, shall exceed 10°. The total arc of blind sectors shall not exceed 20°. The clear sectors between blind sectors shall be at least 5°. However, in the view described in .1, each individual blind sector shall not exceed 5°;

.3 The horizontal field of vision from the conning position shall extend over an arc of not less than 225°, that is from right ahead to not less than 22.5°, abaft the beam on either side of the ship;

.4 From each bridge wing the horizontal field of vision shall extend over an arc at least 225°, that is from at least 45° on the opposite bow through right ahead and then from right ahead to right astern through 180° on the same side of the ship;

.5 From the main steering position the horizontal field of vision shall extend over an arc from right ahead to at least 60° on each side of the ship;

.6 The ship's side shall be visible from the bridge wing;

.7 The height of the lower edge of the navigation bridge front windows above the bridge deck shall be kept as low as possible. In no case shall the lower edge present an obstruction to the forward view as described in this regulation;

.8 The upper edge of the navigation bridge front windows shall allow a forward view of the horizon, for a person with a height of eye of 1,800 mm above the bridge deck at the conning position, when the ship is pitching in heavy seas. The Administration, if satisfied that a 1,800 mm height of eye is unreasonable and impractical, may allow

merenpinnan näkyvyys kahden aluksen pituuden tai 500 metrin matkalla pienemmän luvun mukaisesti, keulan etupuolella enintään 10 asteen kulmassa jommallakummalla puolella syväksestä, viippauksesta ja kansilastista riippumatta;

.2 Poikittaissuunnan etupuolella ohjaamon ulkopuolella olevan lastin, lastauslaitteiden tai muiden esteiden aiheuttama katvealue, joka rajoittaa merenpinnan näkyvyyttä ohjailupaikalta, saa olla enintään 10 astetta. Katvealueiden kokonaiskaari saa olla enintään 20 astetta. Katvealueiden välillä on oltava vähintään 5 asteen näkyvyysalue. Kuitenkin edellä 1 alakohdassa kuvaillussa tapauksessa yksittäinen katvealue saa olla enintään 5 astetta;

.3 Horisontaalisen näkyvyysalueen ohjailupaikalta on oltava vähintään 225 astetta, toisin sanoen suoraan edessä vähintään 22,5 astetta, poikittaissuunnan peräpuolella aluksen jommallakummalla puolella;

.4 Horisontaalisen näkyvyysalueen komentosillan kummastakin siivestä on oltava vähintään 225 astetta, toisin sanoen 45 astetta vastakkaista rynnästä pitkin suoraan edestäpäin ja sitten 180 astetta suoraan edestä suoraan perään sillä puolella, jolla siipi on;

.5 Horisontaalisen näkyvyysalueen pääasialliselta ohjauspaikalta on oltava oikealta alkaen vähintään 60 astetta aluksen kummallakin puolella;

.6 Aluksen kylki on voitava nähdä komentosillan siivestä;

.7 Komentosillan etuikkunoiden alareunan on oltava mahdollisimman matala. Alareuna ei saa missään tapauksessa rajoittaa tässä säännössä tarkoitettua näkyvyyttä eteenpäin;

.8 Komentosillan etuikkunoiden yläreunan on oltava sellainen, että henkilö, jonka katsekorkeus ohjailupaikalla on 1 800 millimetriä komentosillan kannen yläpuolella, näkee edessä olevan horisontin, kun alus purjehtii kovassa merenkäynnissä. Jos hallinto pitää 1 800 millimetrin katsekorkeuden vaatimusta epämielekkäänä ja epäkäytännöllisenä, se voi sallia vaatimuksen höllentämisen, kuitenkin vähintään 1 600 millimetrin katsekorkeuteen.

.9 Ikkunoiden on täytettävä seuraavat vaatimukset:

reduction of the height of eye but not less than 1,600 mm;

.9 Windows shall meet the following requirements:

.9.1 To help avoid reflections, the bridge front windows shall be inclined from the

.9.2 Framing between navigation bridge windows shall be kept to a minimum and not be installed immediately forward of any work station.

.9.3 Polarized and tinted windows shall not be fitted.

.9.4 A clear view through at least two of the navigation bridge front windows and, depending on the bridge configuration, an additional number of clear-view windows shall be provided at all times, regardless of weather conditions.

2 Ships constructed before 1 July 1998 shall, where practicable, meet the requirements of paragraphs 1.1 and 1.2. However, structural alterations or additional equipment need not be required.

3 On ships of unconventional design which, in the opinion of the Administration, cannot comply with this regulation, arrangements shall be provided to achieve a level of visibility that is as near as practical to that prescribed in this regulation.

Regulation 23

Pilot transfer arrangements

1 Application

1.1 Ships engaged on voyages in the course of which pilots are likely to be employed shall be provided with pilot transfer arrangements.

1.2 Equipment and arrangements for pilot transfer which are installed on or after 1 January 1994 shall comply with the requirements of this regulation, and due regard shall be paid to the standards adopted by the Organization.

1.3 Equipments and arrangements for pilot transfer which are provided on ships before 1 January 1994 shall at least comply with the requirements of regulation 17 of the

.9.1 Heijastumien välttämiseksi komentosillan etuikkunoiden on oltava pystytasoon nähden yläosasta vähintään 10 asteen ja enintään 25 asteen kaltevuuskulmassa.

.9.2 Komentosillan ikkunoiden välisten kehysten määrä on rajoitettava mahdollisimman pieneksi; kehyksiä ei saa olla välittömästi minkään työaseman edessä.

.9.3 Polarisoidut ja värjätyt ikkunat ovat kiellettyjä.

.9.4 Vähintään kahdesta komentosillan etuikkunasta ja komentosillan rakenteesta riippuen muistakin ikkunoista on aina oltava rajoittamaton näkyvyys sääolosuhteista riippumatta.

2 Ennen 1 päivää heinäkuuta 1998 rakennettujen alusten on mahdollisuuksien mukaan täytettävä 1.1 ja 1.2 kohdan vaatimukset. Rakenteellisia muutoksia tai lisälaitteita ei kuitenkaan tarvitse edellyttää.

3 Rakenteeltaan epätavallisissa aluksissa, jotka hallinnon mielestä eivät voi noudattaa tätä sääntöä, toteutetaan järjestelyjä sellaisen näkyvyyden tason saavuttamiseksi, joka on mahdollisimman lähellä tässä säännössä tarkoitettua tasoa.

23 sääntö

Luotsin siirtymiseen liittyvät järjestelyt

1 Soveltamisala

1.1 Aluksissa, joita käytetään matkoilla, joiden aikana luotsin käyttö on todennäköistä, on toteutettava luotsin siirtymiseen liittyviä järjestelyjä.

1.2 Luotsin siirtymiseen tarkoitettujen laitteiden ja järjestelyjen, jotka on otettu käyttöön 1 päivänä tammikuuta 1994 tai sen jälkeen, on täytettävä tämän säännön vaatimukset, ja järjestön hyväksymät standardit on otettava huomioon asianmukaisella tavalla.

1.3 Luotsin siirtymiseen tarkoitettujen laitteiden ja järjestelyjen, jotka on otettu käyttöön ennen 1 päivää tammikuuta 1994, on vähintään täytettävä ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen 17 säännön ennen mainittua päivää voimassa olleet vaatimukset, ja järjestön hyväksymät

International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 in force prior to that date, and due regard shall be paid to the standards adopted by the Organization prior to that date.

1.4 Equipment and arrangements which are replaced after 1 January 1994 shall, in so far as is reasonable and practicable, comply with the requirements of this regulation.

2 General

2.1 All arrangements used for pilot transfer shall efficiently fulfill their purpose of enabling pilots to embark and disembark safely. The appliances shall be kept clean, properly maintained and stowed and shall be regularly inspected to ensure that they are safe to use. They shall be used personnel.

2.2 The rigging of the pilot transfer arrangements and the embarkation of a pilot shall be supervised by a responsible officer having means of communication with the navigation bridge who shall also arrange for the escort of the pilot by a safe route to and from the navigation bridge. Personnel engaged in rigging and operating any mechanical equipment shall be instructed in the safe procedures to be adopted and the equipment shall be tested prior to use.

3 Transfer arrangements

3.1 Arrangements shall be provided to enable the pilot to embark and disembark safely on either side of the ship.

3.2 In all ships where the distance from sea level to the point of access to, or egress from, the ship exceeds 9 m, and when it is intended to embark and disembark pilots by means of the accommodation ladder, or by means of mechanical pilot hoists or other equally safe and convenient means in conjunction with a pilot ladder, the ship shall carry such equipment on each side, unless the equipment is capable of being transferred for use on either side.

3.3 Safe and convenient access to, and egress from, the ship shall be provided by either:

.1 a pilot ladder requiring a climb of not less than 1.5 m and not more than 9 m

standardit on otettava huomioon asianmukaisella tavalla.

1.4 Laitteet ja järjestelyt, jotka korvataan uusilla 1 päivän tammikuuta 1994 jälkeen, on täytettävä tämän säännön vaatimukset, aina kun se on tarkoituksenmukaista ja mahdollista.

2 Yleistä

2.1 Kaikkien luotsin siirtymiseen käytettävien järjestelyjen on tehokkaasti autettava luotseja siirtymään alukseen ja aluksesta turvallisesti. Laitteet on pidettävä puhtaina, käyttökunnossa ja paikalleen sijoitettuna ja ne on tarkastettava säännöllisesti sen varmistamiseksi, että niitä on turvallista käyttää. Niitä käytetään yksinomaan henkilöstön alukseen siirtymiseen ja aluksesta siirtymiseen.

2.2 Luotsin siirtymiseen liittyvien järjestelyjen toteuttamista ja luotsin alukseen siirtymistä valvoo vastuullinen päällystön jäsen, jolla on viestintäyhteys komentosillalle ja jonka tehtävänä on myös saattaa luotsi turvallista reittiä pitkin komentosillalle ja komentosillalta. Mekaanisten laitteiden paikoilleen asettamisesta ja käyttämisestä vastaavaa henkilöstöä on opastettava noudattamaan turvallisia menettelytapoja, ja laitteet on testattava ennen käyttöä.

3 Siirtymisjärjestelyt

3.1 On toteutettava järjestelyjä, joiden avulla luotsi voi siirtyä alukseen ja aluksesta aluksen kummaltakin puolelta.

3.2 Mikäli korkeus vedenpinnasta siihen paikkaan, josta alukseen tai aluksesta siirrytään, on enemmän kuin 9 metriä ja mikäli luotsien on tarkoitus siirtyä alukseen ja aluksesta laskuportaita pitkin taikka mekaanisen luotsihissin tai muun yhtä turvallisen ja vaivattoman, luotsittokaisiin liittyvän laitteen avulla, näitä laitteita on sijoitettava aluksen kummallekin puolelle, paitsi silloin kun laitteita voidaan käyttää vain jommallakummalla puolella.

3.3 Turvallinen ja vaivaton siirtyminen alukseen ja aluksesta varmistetaan jollakin seuraavista:

.1 luotsittokkaat, joita tarvitsee kiivetä vähintään 1,5 metrin ja enintään 9 metrin matkan vedenpinnan yläpuolella ja jotka on sijoitettu ja kiinnitetty siten, että:

above the surface of the water so positioned and secured that:

.1.1 it is clear of any possible discharges from the ship;

.1.2 it is within the parallel body length of the ship and, as far as is practicable, within the mid-ship half length of the ship;

.1.3 each step rests firmly against the ship's side; where constructional features, such as rubbing this provision, special arrangements shall, to the satisfaction of the Administration, be made to ensure that persons are able to embark and disembark safely;

.1.4 the single length of pilot ladder is capable of reaching the water from the point of access to, or egress from, the ship and due allowance is made for all conditions of loading and trim of the ship, and for an adverse list of 15°; the securing strong point, shackles and securing ropes shall be at least as strong as the side ropes;

.2 an accommodation ladder in conjunction with the pilot ladder, or other equally safe and convenient means, whenever the distance from the surface of the water to the point of access to the ship is more than 9 m. The accommodation ladder shall be sited leading aft. When in use, the lower end of the accommodation ladder shall rest firmly against the ship's side within the parallel body length of the ship and, as far as is practicable, within the mid-ship half length and clear of all discharges; or

.3 a mechanical pilot hoist so located that it is within the parallel body length of the ship and, as far as is practicable, within the mid-ship half length of the ship and clear of all discharges.

4 Access to the ship's deck

Means shall be provided to ensure safe, convenient and unobstructed passage for any person embarking on, or disembarking from, the ship between the head of the pilot ladder, or of any accommodation ladder or other appliance, and the ship's deck. Where such passage is by means of:

.1 a gateway in the rails or bulwark, adequate handholds shall be provided;

.2 a bulwark ladder, two handhold stanchions rigidly secures to the ship's

.1.1 ne on suojattu mahdolliselta poistoveden valumiselta aluksesta;

.1.2 ne ovat aluksen rungon suorassa osassa ja, mikäli mahdollista, keskilaivan pituuden puolivälin paikkeilla;

.1.3 jokainen askelma nojaa tukevasti alukseen kylkeen; milloin aluksen rakenteelliset ominaisuudet, kuten suojalistat, ovat esteenä tämän määräyksen täytäntöönpanolle, on toteutettava erityisjärjestelyjä hallinnon hyväksymällä tavalla sen varmistamiseksi, että henkilöt voivat turvallisesti siirtyä alukseen ja sieltä pois;

.1.4 on käytettävä yhtäjaksoisia luotsitikkaita, jotka ulottuvat vedenpintaan paikasta, josta alukseen tai aluksesta siirrytään; aluksen eri syväys- ja viippausolosuhteet ja 15 asteen epäedullinen kallistuma on otettava huomioon asianmukaisella tavalla; varmistinlaitteiden, sakkeleiden ja kiinnitysköysien on oltava vähintään yhtä vahvoja kuin sivuköysien;

.2 luotsitikkaisiin liittyvät laskuportaat tai muu yhtä turvallinen ja vaivaton laite, kun korkeus vedenpinnasta siihen paikkaan, josta alukseen siirrytään, on enemmän kuin 9 metriä. Laskuportaat on sijoitettava aluksen perään. Kun laskuportaita käytetään, niiden alapään on nojattava tukevasti aluksen kylkeen aluksen rungon suorassa osassa ja, mikäli mahdollista, keskilaivan pituuden puolivälin paikkeilla ja suojattuina poistoveden valumiselta; tai

.3 mekaaninen luotsihissi, joka on sijoitettu siten, että se on aluksen rungon suorassa osassa ja, mikäli mahdollista, keskilaivan pituuden puolivälin paikkeilla ja suojattuna poistoveden valumiselta.

4 Pääsy aluksen kannelle

On varmistettava, että kuka tahansa alukseen tai aluksesta siirtyvä henkilö pääsee turvallisesti, vaivattomasti ja esteettä kulkemaan luotsitikkaiden tai mahdollisten laskuportaiden taikka muun laitteen yläpään ja aluksen kannen välillä. Silloin kun siirtyminen tapahtuu:

.1 kannen kaiteessa tai aluksen kyljessä olevan aukon kautta, siinä on oltava tukevat kädensijat;

.2 kaideportaita käyttäen, kaksi kädensijaksi tarkoitettua pystytukea on kiinnitettävä

structure at or near their bases and at higher points shall be fitted. The bulwark ladder shall be securely attached to the ship to prevent overturning.

5 Shipside doors

Shipside doors used for pilot transfer shall not open outwards.

6 Mechanical pilot hoists

6.1 The mechanical pilot hoist and its ancillary equipment shall be of a type approved by the Administration. The pilot hoist shall be designed to operate as a moving ladder to lift and lower one person on the side of the ship, or as a platform to lift and lower one or more persons on the side of the ship. It shall be of such design and construction as to ensure that the pilot can be embarked and disembarked in a safe manner, including a safe access from the hoist to the deck and vice versa. Such access shall be gained directly by a platform securely guarded by handrails.

6.2 Efficient hand gear shall be provided to lower or recover the person or persons carried, and kept ready for use in the event of power failure.

6.3 The hoist shall be securely attached to the structure of the ship. Attachment shall not be solely by means of the ship's side rails. Proper and strong attachment points shall be provided for hoists of the portable type on each side of the ship.

6.4 If belting is fitted in the way of the hoist position, such belting shall be cut back sufficiently to allow the hoist to operate against the ship's side.

6.5 A pilot ladder shall be rigged adjacent to the hoist and available for immediate use so that access to it is available from the hoist at any point of its travel. The pilot ladder shall be capable of reaching the sea level from its own point of access to the ship.

6.6 The position on the ship's side where the hoist will be lowered shall be indicated.

6.7 An adequate protected stowage position shall be provided for the portable hoist. In very cold weather, to avoid the danger of ice formation, the portable hoist shall not be rigged until its use is imminent.

tukevasti aluksen rakenteeseen alapäästään tai sen läheltä sekä ylempää. Kaideportaat on kiinnitettävä tukevasti alukseen kaatumisen estämiseksi.

5 Sivulaitojen ovet

Luotsin siirtymiseen käytettävät sivulaitojen ovet eivät saa aueta ulospäin.

6 Mekaaniset luotsihissit

6.1 Mekaanisen luotsihissin ja sen lisälaitteiden on oltava hallinnon tyyppihyväksymiä. Luotsihissinä käytetään joko liikkuvia portaita, joilla nostetaan tai lasketaan yksi henkilö kerrallaan aluksen kylkeä pitkin, tai nostolavaa, jolla nostetaan tai lasketaan yksi tai useampia henkilöitä aluksen kylkeä pitkin. Sen on oltava suunniteltu ja rakennettu niin, että luotsi voi turvallisesti siirtyä alukseen ja sieltä pois sekä myös siirtyä turvallisesti hissistä aluksen kannelle ja päinvastoin. Välitön siirtyminen on varmistettava tukevin kädensijoin varustetun lavan avulla.

6.2 Kuljetettavan henkilön tai henkilöiden laskemiseen tai pelastamiseen on oltava tehokas käsikäyttöinen välineistö, joka on pidettävä käyttövalmiina virtakatkon varalta.

6.3 Hissi on kiinnitettävä tukevasti laivan rakenteeseen. Laivan kylkien kaiteet eivät voi olla hissien ainoana kiinnityskohtana. Laivan molemmilla puolilla on oltava asianmukaiset ja vahvat kiinnityskohdat siirrettäville hisseille.

6.4 Mikäli hihnasto sovitetaan hissien sijainnin suhteen, on hihnastoa lyhennettävä riittävästi niin, että hissi toimii laivan kylkeä vasten.

6.5 Luotsitikkaat on asennettava paikoilleen hissien viereen siten, että niitä voidaan käyttää välittömästi eli tikkailla päästään mistä tahansa hissien kulkuväiheestä. Luotsitikkaiden on yletyttävä merenpinnan tasolle siitä kohdasta, josta alukseen siirrytään.

6.6 Laivan kylkeen on merkittävä hissien laskemiskohta.

6.7 Siirrettävälle hissityypille on oltava asianmukainen ja suojattu säilytyspaikka. Erittäin kylmissä sääolosuhteissa siirrettävä hissi asennetaan paikoilleen vasta juuri

7 Associated equipment

7.1 The following associated equipment shall be kept at hand ready for immediate use when persons are being transferred;

.1 two man-ropes of not less than 28 mm in diameter properly secured to the ship if required by the pilot;

.2 a lifebuoy equipped with a self-igniting light;

.3 a heaving line.

7.2 When required by paragraph 4, stanchions and bulwark ladders shall be provided.

8 Lighting

Adequate lighting shall be provided to illuminate the transfer arrangements overside, the position on deck where a person embarks or disembarks and the controls of the mechanical pilot hoist.

Regulation 24

Use of heading and/or track control systems

1 In areas of high traffic density, in conditions of restricted visibility and in all other hazardous navigational situations where heading and/or track control systems are in use, it shall be possible to establish manual control of the ship's steering immediately.

2 In circumstances as above, the officer in charge of the navigational watch shall have available without delay the services of a qualified helmsperson who shall be ready at all times to take over steering control.

3 The change-over from automatic to manual steering and vice versa shall be made by or under the supervision of a responsible officer.

4 The manual steering shall be tested after prolonged use of heading and/or track control systems, and before entering areas where navigation demands special caution.

Regulation 25

Operation of steering gear

In areas where navigation demands special caution, ships shall have more than one

ennen käyttöä jäänmuodostumisen välttämiseksi.

7 Liitännäisvälineet

7.1 Seuraavat liitännäisvälineet on pidettävä käyttövalmiina henkilöiden siirtämistä varten:

- .1 kaksi tukevasti alukseen kiinnitettyä, halkaisijaltaan vähintään 28 millimetrin suojaköyttä, jos luotsi niin vaatii;
- .2 pelastusrenkas, joka on varustettu itsestään syttyvällä valolla; ja
- .3 heittoliina.

7.2 Pystytuet ja kaideportaat on oltava, mikäli 4 kohdassa niin edellytetään.

8 Valaistus

Laidan ylitse tapahtuvia siirtoja varten on oltava asianmukainen valaistus kannella siinä kohdassa, josta henkilö siirtyy alukseen tai aluksesta, sekä mekaanisen luotsihissin valvontalaitteille.

24 sääntö

Suunnan- ja/tai kurssinvalvontajärjestelmien käyttö

1 Vilkaasti liikennöidyillä alueilla, näkyvyyden ollessa rajoitettu sekä muissa vaarallisissa navigointitilanteissa, joissa käytetään suunnan- ja/tai kurssinvalvontajärjestelmiä, on pystyttävä välittömästi siirtymään manuaaliseen ohjauksenvalvontaan.

2 Edellä mainituissa olosuhteissa komentosiltavahdin vahtipäällikön käytettävissä on aina oltava koulutettu ruorimies, joka on koko ajan valmiina vastaamaan ohjauksen valvonnasta.

3 Siirtyminen automaattisesta manuaaliseen ohjaukseen ja päinvastoin tapahtuu vastuullisen päällystön jäsenen valvonnassa.

4 Manuaalinen ohjaus on testattava, kun suunnan- ja/tai kurssinvalvontajärjestelmiä on käytetty pitkään, sekä ennen matkaa sellaisille alueille, joilla navigointi vaatii erityistä tarkkaavaisuutta.

25 sääntö

steering gear power unit in operation when such units are capable of simultaneous operation.

Regulation 26

Steering gear: Testing and drills

1 Within 12 hours before departure, the ship's steering gear shall be checked and tested by the ship's crew. The test procedure shall include, where applicable, the operation of the following:

- .1 the main steering gear;
- .2 the auxiliary steering gear;
- .3 the remote steering gear control systems;
- .4 the steering positions located on the navigation bridge;
- .5 the emergency power supply;
- .6 the rudder angle indicators in relation to the actual position of the rudder;
- .7 the remote steering gear control system power failure alarms;
- .8 the steering gear power unit failure alarms; and
- .9 automatic isolating arrangements and other automatic equipment.

2 The checks and tests shall include:

- .1 the full movement of the rudder according to the required capabilities of the steering gear;
- .2 a visual inspection for the steering gear and its connecting linkage; and
- .3 the operation of the means of communication between the navigation bridge and steering gear compartment.

3.1 Simple operating instructions with a block diagram showing the change-over procedures for remote steering gear control systems and steering gear power units shall be permanently displayed on the navigation bridge and in the steering compartment.

3.2 All ships' officers concerned with the operation and/or maintenance of steering gear shall be familiar with the operation of the steering systems fitted on the ship and with the procedures for changing from one system to another.

4 In addition to the routine checks and tests prescribed in paragraphs 1 and 2, emergency steering drills shall take place at least once every three months in order to practise emergency steering procedures. These drills shall include direct control within the steering gear compartment, the

Ohjauslaitteiston käyttö

Alueilla, joilla navigointi vaatii erityistä tarkkaavaisuutta, aluksissa on käytettävä useampaa kuin yhtä ohjauslaitteiston virtalähdettä, joita voidaan käyttää samanaikaisesti.

26 sääntö

Ohjauslaitteet: testaus ja harjoitukset

1 Aluksen henkilöstön on tarkastettava ja testattava aluksen ohjauslaitteisto 12 tunnin kuluessa ennen lähtöä. Testausmenettely käsittää mahdollisuuksien mukaan seuraavien laitteiden testaamisen:

- .1 pääohjauslaitteisto;
- .2 apuohjauslaitteisto;
- .3 kauko-ohjauslaitteiston valvontajärjestelmät;
- .4 komentosillalla sijaitsevat ohjausasemat;
- .5 varavirtalähteet;
- .6 peräsimen kulmaindikaattorit peräsimen todelliseen asentoon nähden;
- .7 kauko-ohjauslaitteiston valvontajärjestelmän virtakatkosten hälytysjärjestelmä;
- .8 ohjauslaitteiston virtalähteen katkosten hälytysjärjestelmä; ja
- .9 automaattiset eristysjärjestelmät ja muut automaattiset laitteet.

2 Tarkastusten ja testien kohteena ovat:

- .1 peräsimen täysimittainen liike ohjauslaitteiston vaatimusten mukaisesti;
- .2 ohjauslaitteiston ja siihen liittyvien laitteiden silmämääräinen tarkastus; ja
- .3 viestintäyhteydet komentosillan ja ohjauslaitteistosta vastaavan osaston välillä.

3.1 Yksinkertaiset käyttöohjeet ja lohkokaavio, jossa kuvataan kauko-ohjauslaitteistojen valvontajärjestelmien vaihdot sekä ohjauslaitteiston virtalähteet, ovat jatkuvasti esillä komentosillalla ja ohjausosastossa.

3.2 Kaikkien aluksen ohjauslaitteiston käytöstä ja/tai huollosta vastaavien päällystön jäsenten on tutustuttava aluksen ohjausjärjestelmän toimintaan sekä järjestelmästä toiseen siirtymiseen liittyviin menettelytapoihin.

4 Edellä 1 ja 2 kohdassa kuvattujen rutiinitarkastusten ja testien lisäksi

communications procedure with the navigation bridge and, where applicable the operation of alternative power supplies.

5 The Administration may waive the requirements to carry out the checks and tests prescribed in paragraphs 1 and 2 for ships which regularly engage on voyages of short duration. Such ships shall carry out these checks and tests at least once every week.

6 The date upon which the checks and tests prescribed in paragraphs 1 and 2 are carried out and the date and details of emergency steering drills carried out under paragraph 4, shall be recorded.

Regulation 27

Nautical charts and nautical publications

Nautical charts and nautical publications, such as sailing directions, lists of lights, notices to mariners, tide tables and all other nautical publications necessary for the intended voyage, shall be adequate and up to date.

Regulation 28

Records of navigational activities

All ships engaged on international voyages shall keep on board a record of navigational activities and incidents which are of importance to safety of navigation and which must contain sufficient detail to restore a complete record of the voyage, taking into account the recommendations adopted by the Organization. When such information is not maintained in the ship's log-book, it shall be maintained in another form approved by the Administration.

Regulation 29

Life-saving signals to be used by ships, aircraft or persons in distress

An illustrated table describing the life-saving signals shall be readily available to the officer of the watch of every ship to which this chapter applies. The signals shall be used by ships or persons in distress when communicating with life-saving stations, maritime rescue units and aircraft engaged in search and rescue operations.

suoritetaan hätäohjausharjoitukset vähintään kolmen kuukauden välein hätäohjausmenettelyjen harjoitteluksi. Nämä harjoitukset käsittävät ohjauslaitteisto-osaston sisäisen välittömän valvonnan, viestinnän komentosillan kanssa sekä tarpeen vaatiessa vaihtoehtoisten virtalähteiden käytön.

5 Hallinto voi vapauttaa 1 ja 2 kohdassa kuvattujen tarkastus- ja testivaatimusten täyttämismäärästä alukset, jotka liikennöivät säännöllisesti lyhyillä reiteillä. Tällaisilla aluksilla kyseiset tarkastukset ja testit suoritetaan kerran viikossa.

6 Edellä 1 ja 2 kohdassa tarkoitettujen tarkastusten ja testien toteuttamispäivämäärä sekä 4 kohdassa tarkoitettujen hätäohjausharjoitusten päivämäärä ja yksityiskohdat tallennetaan.

27 sääntö

Merikartat ja merenkulkualan julkaisut

Merikartat ja merenkulkualan julkaisut, kuten purjehdusselostukset, majakkaluettelot, tiedonannot merenkulkijoille, vuorovesitaulukot ja muut merenkulun kannalta tarpeelliset merenkulkualan julkaisut ovat asianmukaisia ja päivitettyjä.

28 sääntö

Navigointitoimien tallentaminen

Kaikissa kansainvälisessä liikenteessä käytettävissä aluksissa on pidettävä kirjaa navigointitoimista sekä navigoinnin turvallisuuden kannalta merkittävistä tapahtumista. Tallennettavien tietojen on oltava riittävän yksityiskohtaisia ja käsiteltävä koko merimatka järjestön hyväksymät suositukset huomioon ottaen. Mikäli näitä tietoja ei ole merkitty aluksen laivapäiväkirjaan, voidaan ne kirjata jossakin muussa hallinnon hyväksymässä muodossa.

29 sääntö

Laivojen, lentokoneiden tai hädässä olevien henkilöiden käyttämät hengenpelastuksen viestimerkit

Tässä kohdassa tarkoitettujen alusten

Regulation 30

Operational limitations

1 This regulation applies to all passenger ships to which chapter I applies.

2 A list of all limitations on the operation of a passenger ship including exemptions from any of these regulations, restrictions in operating areas, weather restrictions, sea state restrictions, restrictions in permissible loads, trim, speed and any other limitations, whether imposed by the Administration or established during the design or the building stages, shall be compiled before the passenger ship is put in service. The list, together with any necessary explanations, shall be documented in a form acceptable to the Administration, which shall be kept on board readily available to the master. The list shall be kept updated. If the language used is not English or French, the list shall be provided in one of the two languages.

Regulation 31

Danger messages

1 The master of every ship which meets with dangerous ice, a dangerous derelict, or any other direct danger to navigation, or a tropical storm, or encounters sub-freezing air temperatures associated with gale force winds causing severe ice accretion on superstructures, or winds of force 10 or above on the Beaufort scale for which no storm warning has been received, is bound to communicate the information by all means at his disposal to ships in the vicinity, and also to the competent authorities. The form in which the information is sent is not obligatory. It may be transmitted either in plain language (preferably English) or by means of the International Code of Signals.

2 Each Contracting Government intelligence of any of the dangers specified in paragraph 1 is received, it will be promptly brought to the knowledge of those concerned and communicated to other interested Governments.

3 The transmission of messages respecting

vahtipäälliköillä on oltava käytettävissään kuvitettu taulukko, jossa kuvataan hengenpelastuksen viestimerkki . Häädässä olevat alukset tai henkilöt käyttävät merkkejä viestissään hengenpelastusasemien, meripelastusyksiköiden sekä etsintään ja pelastustoimintaan osallistuvien lentokoneiden kanssa.

30 sääntö

Toimintaa koskevat rajoitukset

1 Tätä sääntöä sovelletaan kaikkiin I luvussa tarkoitettuihin matkustaja-aluksiin.

2 Ennen matkustaja-aluksen käyttöönottoa laaditaan luettelo matkustaja-alusten toimintarajoituksista, johon sisältyvät mahdolliset vapautukset näistä säännöistä, toiminta-alue rajoitukset, säärajoitukset, merialuerajoitukset, sallittua kuormaa koskevat rajoitukset, viippauksen, nopeuden ja muut rajoitukset, joista hallinto määrää tai jotka on annettu suunnittelu- tai rakentamisvaiheessa.

Kyseinen luettelo sekä tarvittavat selitykset laaditaan hallinnon hyväksymän asiakirjan muotoon, ja sen on oltava aluksessa päällikön käytettävissä. Luettelo pidetään ajan tasalla ja jos käytetty kieli ei ole englanti tai ranska, luettelo on käännettävä toiselle näistä kahdesta kielestä.

31 sääntö

Vaarailmoitukset

1 Sellaisten alusten päälliköiden, jotka kohtaavat vaarallista jäätä, vaarallisen hylyn tai muun merenkulkua välittömästi uhkaavan vaaran tai trooppisen myrskyn tai myrskytuulien yhteydessä havaittuja jäätympisteiden alapuolella olevia ilman lämpötiloja, jotka aiheuttavat voimakasta jäänmuodostusta ylärakenteisiin, tai voimakkaita tuulia, joiden voima on vähintään 10 boforia tai joista ei ole saatu myrskyvaroitusta, on välitettävä tieto kaikilla käytössään olevilla keinoilla läheisyydessään oleville aluksille sekä toimivaltaisille viranomaisille. Tiedon välittämisen muotoa ei ole määrätty. Tieto voidaan välittää joko selväkielisesti (mieluiten englanniksi) tai kansainvälisten viestikirjan mukaisten merkkien avulla.

the dangers specified is free of cost to the ships concerned.

4 All radio messages issued under paragraph 1 shall be preceded by the safety signal, using the procedure as prescribed by the Radio Regulations as defined in regulation IV/2.

Regulation 32

Information required in danger messages

The following information is required in danger messages:

1 Ice, derelicts and other direct dangers to navigation:

.1 The kind of ice, derelict or danger observed.

.2 The position of the ice, derelict or danger when last observed.

.3 The time and date (Universal Co-ordinated Time) when the danger was last observed.

2 Tropical cyclones (storms)

.1 A statement that a tropical cyclone has been encountered. This obligation should be interpreted in a broad spirit, and information transmitted whenever the master has good reason to believe that a tropical cyclone is developing or exists in the neighbourhood.

.2 Time, date (Universal Co-ordinated Time) and position of ship when the observation was taken.

.3 As much of the following information as is practicable should be included in the message:

- barometric pressure, preferably corrected (stating millibars, millimetres, or inches, and whether corrected or uncorrected);

- barometric tendency (the change in barometric pressure during the past three hours);

- true wind direction;

- wind force (Beaufort scale);

- state of the sea (smooth, moderate, rough, high);

- swell (slight, moderate, heavy) and the true direction from which it comes. Period or length of swell (short, average, long) would also be of value;

- true course and speed of ship.

Subsequent observations

2 Kukin sopimushallitus ryhtyy tarvittaviin toimenpiteisiin sen takaamiseksi, että kun 1 kohdassa tarkoitettuja vaaratilanteita koskeva tieto on saatu, se on viipymättä välitettävä niille, joiden etua asia koskee, ja saatettava muiden asianomaisten hallitusten tietoon.

3 Mainittuja vaaroja koskevien tietojen välittäminen on ilmaista kyseessä oleville aluksille.

4 Ennen 1 kohdan mukaisesti lähetettyjä radioviestejä on annettava turvallisuussignaali noudattaen IV luvun 2 säännössä määriteltyä radio-ohjesäännön mukaista menettelytapaa.

32 sääntö

Vaarailmoitusten vähimmäissisältö

Vaarailmoituksiin on sisällytettävä vähintään seuraavat tiedot:

1 Jäät, hylät ja muut merenkulkua välittömästi uhkaavat vaarat:

.1 havaitun jään, hylän tai vaaran laatu;

.2 jään, hylän tai vaaran viimeksi havaittu sijainti;

.3 päivämäärä ja kellonaika (Universal Co-ordinated Time), jolloin vaara viimeksi havaittiin.

2 Trooppiset myrskyt

.1 ilmoitus, että on kohdattu trooppinen myrsky; tämä velvollisuus on tulkittava laajasti ja ilmoitus on lähetettävä aina kun aluksen päälliköllä on syytä otaksua, että lähistöllä on kehitymässä tai raivoaa trooppinen myrsky;

.2 päivämäärä ja kellonaika (Universal Co-ordinated Time) ja aluksen sijainti havaintohetkellä;

.3 ilmoitukseen on sisällytettävä mahdollisimman paljon tietoja seuraavista seikoista:

- ilmanpaine, mieluiten korjattuna (ilmoitetaan millibaareina tai tuumina ja onko lukema korjattu vai ei);

- ilmanpaineen tendenssi (ilmanpaineen muutos viimeisten kolmen tunnin aikana);

- tuulen tosisuunta;

- tuulen voima (boforeina);

- merenkäynti (tyyni, kohtalainen, kova,

3 When a master has reported a tropical cyclone or other dangerous storm, it is desirable but not obligatory, that further observations be made and transmitted hourly, if practicable, but in any case at intervals of not more than 3 hours, so long as the ship remains under the influence of the storm.

4 Winds of force 10 or above on the Beaufort scale for which no storm warning has been received. This is intended to deal with storms other than the tropical cyclones referred to in paragraph 2; when such a storm is encountered, the message should contain similar information to that listed under the paragraph but excluding the details concerning sea and swell.

5 Sub-freezing air temperatures associated with gale force winds causing severe ice accretion on superstructures:

.1 Time and date (Universal Co-ordinated Time).

.2 Air temperature.

.3 Sea temperature (if practicable).

.4 Wind force and direction.

Examples

Ice

TTT ICE. LARGE BERG SIGHTED IN 4506 N, 4410W, AT 0800 UTC. MAY 15.

Derelicts

TTT DERELICT. OBSERVED DERELICT ALMOST SUBMERGED IN 4006 N, 1243 W, AT 1630 UTC. APRIL 21.

Danger to navigation

TTT NAVIGATION. ALPHA LIGHTSHIP NOT ON STATION. 1800 UTC. JANUARY 3.

Tropical cyclone

TTT STORM. 0030 UTC. AUGUST 18. 2004 N, 11354 E. BAROMETER CORRECTED 994 MILLIBARS, TENDENCY DOWN 6 MILLIBARS. WIND NW, FORCE 9, HEAVY

korkea);

- maininki (heikko, kohtalainen, voimakas) ja tosisuunta, josta se tulee; mainingin jakson tai pituuden (lyhyt, keskinertainen, pitkä) ilmoittaminen on myös tärkeää;
- aluksen tosisuunta ja nopeus.

Myöhemmät havainnot

3 Kun aluksen päällikkö on lähettänyt tiedon trooppisesta tai muusta vaarallisesta myrskystä, on suotavaa muttei pakollista, että lisähavaintoja tehdään ja ilmoitus niistä lähetetään, mikäli mahdollista, joka tunti, mutta joka tapauksessa enintään kolmen tunnin väliajoin niin kauan kuin alus on myrskyn tuntumassa.

4 Tuulet, joiden voima on vähintään 10 boforia tai joista ei ole saatu myrskyvaroitusta.

Tällä tarkoitetaan muita myrskyjä kuin 2 kohdassa tarkoitettuja trooppisia myrskyjä. Kun tällainen myrsky kohdataan, ilmoitukseen on sisällytettävä samat tiedot kuin mainitussa kohdassa luetellut, lukuun ottamatta tietoja merenkäynnistä ja mainingista.

5 Myrskytuulien yhteydessä havaitut jäätympisteiden alapuolella olevat ilman lämpötilat, jotka aiheuttavat voimakasta jäänmuodostusta ylärakenteisiin:

- .1 päivämäärä ja kellonaika (Universal Co-ordinated Time);
- .2 ilman lämpötila;
- .3 meriveden lämpötila (mikäli mahdollista);
- .4 tuulen voima ja suunta.

Esimerkkejä

Jää

TTT JÄÄTÄ. SUURI JÄÄVUORI HAVAITTU PAIKASSA 4506 N, 4410 W, 0800 UTC. 15 TOUKOKUUTA.

Hylt

TTT HYLKY. HYLKY HAVAITTU MELKEIN UPONNEENA PAIKASSA 4006 N, 1243 W, 1630 UTC. 21 HUHTIKUUTA.

Merenkulkua uhkaava vaara

TTT MERENKULKU. MAJAKKA-ALUS ALPHA EI OLE ASEMAPAİKALLAAN.

SQUALLS. HEAVY EASTERLY SWELL. COURSE 067, 5 KNOTS.

TTT STORM. APPEARANCES INDICATE APPROACH OF HURRICANE. 1300 UTC. SEPTEMBER 14. 2200 N, 7236 W. BAROMETER CORRECTED 29.64 INCHES, TENDENCY DOWN .015 INCHES. WIND NE, FORCE 8, FREQUENT RAIN SQUALLS. COURSE 035, 9 KNOTS.

TTT STORM. CONDITIONS INDICATE INTENSE CYCLONE HAS FORMED. 0200 UTC. MAY 4. 1620 N, 9203 E. BAROMETER UNCORRECTED 753 MILLIMETRES, TENDENCY DOWN 5 MILLIMETRES. WIND S BY W, FORCE 5. COURSE 300, 8 KNOTS.

TTT STORM. TYPHOON TO SOUTHEAST. 0300 UTC. JUNE 12. 1812 N, 12605 E. BAROMETER FALLING RAPIDLY. WIND INCREASING FROM N.

TTT STORM. WIND FORCE 11, NO STORM WARNING RECEIVED. 0300 UTC. MAY 4. 4830 N, 30 W. BAROMETER CORRECTED 983 MILLIBARS, TENDENCY DOWN 4 MILLIBARS. WIND SW, FORCE 11 VEERING. COURSE 260, 6 KNOTS.

Icing

TTT EXPERIENCING SEVERE ICING. 1400 UTC. MARCH 2. 69 N, 10 W. AIR TEMPERATURE 18°F (-7.8°C). SEA TEMPERATURE 29°F (-1.7°C). WIND NE, FORCE 8.

Regulation 33

Distress messages: Obligations and procedures

1 The master of a ship at sea which is on

1800 UTC. 3 TAMMIKUUTA.

Trooppinen myrsky
TTT MYRSKY. 0030 UTC. 18
ELOKUUTA. 2004 N, 11354 E.
ILMAPUNTARIN LUKEMA KORJATTU
994 MILLIBAARIA, TENDENSSI
LASKEVA 6 MILLIBAARIA. TUULI
NW, VOIMA 9, VOIMAKKAITA
PUUSKIA. VOIMAKAS ITÄINEN
MAININKI. SUUNTA 067, 5 SOLMUA.

TTT MYRSKY. MERKIT OSOITTAVAT
HURRIKAANIN LÄHESTYVÄN. 1300
UTC. 14 SYYSKUUTA. 2200 N, 7236 W.
ILMAPUNTARIN LUKEMA
KORJATTUNA 29,64 TUUMAA,
TENDENSSI LASKEVA 0,015
TUUMAA. TUULI NE, VOIMA 8,
TOISTUVIA SADEKUUROJA. SUUNTA
035, 9 SOLMUA.

TTT MYRSKY. OLOSUHTEET
OSOITTAVAT VOIMAKKAAN
SYKLONIN SYNTYNEEN. 0200 UTC. 4
TOUKOKUUTA. 1620 N, 9203 E.
ILMAPUNTARIN LUKEMA
KORJAAMATTOMANA 753
MILLIMETRIÄ, TENDENSSI LASKEVA
5 MILLIMETRIÄ. TUULI S BY W,
VOIMA 5. SUUNTA 300, 8 SOLMUA.

TTT MYRSKY. TAIFUUNI
SUUNNASSA SE. 0300 UTC. 12
KESÄKUUTA. 1812 N, 12605 E.
ILMAPUNTARI LASKEE NOPEASTI.
TUULI KIIHTYY SUUNNASTAN.

TTT MYRSKY. TUULEN VOIMA 11,
MYRSKYVAROITUSTA EI OLE
SAATU. 0300 UTC. 4 TOUKOKUUTA.
4830 N, 30 W. ILMAPUNTARIN
LUKEMA KORJATTUNA 983
MILLIBAARIA, TENDENSSI LASKEVA
4 MILLIBAARIA. TUULI SW, VOIMA
11, KÄÄNTYY MYÖTÄPÄIVÄÄN.
SUUNTA 260, 6 SOLMUA.

Jäätyminen
TTT KÄRSIN ANKARASTA
JÄÄTYMISESTÄ. 1400 UTC. 2
MAALISKUUTA. 69 N, 10 W. ILMAN
LÄMPÖTILA 18°F (-7,8°C).
MERIVEDEN LÄMPÖTILA 29°F (-
1,7°C). TUULI NE, VOIMA 8.

receiving a signal from any source that persons are in distress at sea, is bound to proceed with all speed to their assistance, if possible informing them or the search and rescue service that the ship is doing so. If the ship receiving the distress alert is unable or, in the special circumstances of the case, considers it unreasonable or unnecessary to proceed to their assistance, the master must enter in the log-book the reason for failing to proceed to the assistance of the persons in distress, taking into account the recommendation of the Organization, to inform the appropriate search and rescue service accordingly.

2 The master of a ship in distress or the search and rescue service concerned, after consultation, so far as may be possible, with the masters of ships which answer the distress alert, has the right to requisition one or more of those ships as the master of the ship in distress or the search and rescue service considers best able to render assistance, and it shall be the duty of the master or masters of the ship or ships requisitioned to comply with the requisition by continuing to proceed with all speed to the assistance of persons in distress.

3 Masters of ships shall be released from the obligation imposed by paragraph 1 on learning that their ships have not been requisitioned and that one or more other ships have been requisitioned and are complying with the requisition. This decision shall, if possible be communicated to the other requisitioned ships and to the search and rescue service.

4 The master of a ship shall be released from the obligation imposed by paragraph 1 and, if his ship has been requisitioned, from the obligation imposed by paragraph 2 on being informed by the persons in distress or by the search and rescue service or by the master of another ship which has reached such persons that assistance is no longer necessary.

5 The provisions of this regulation do not prejudice the Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Assistance and Salvage at Sea, signed at Brussels on 23 September 1910, particularly the obligation to render assistance imposed by article 11 of that Convention.

33 sääntö

Hätäilmoitukset. Velvollisuudet ja menettelytapa

1 Sellaisen merellä olevan aluksen päällikön, joka voi antaa apua saatuaan tiedon ihmisten merihädästä, on mentävä apuun niin nopeasti kuin mahdollista ja ilmoitettava tästä hädässä oleville henkilöille tai etsintä- ja pelastuspalvelulle, mikäli se on mahdollista. Jos alus ei pysty menemään apuun saatuaan hätäilmoituksen tai asian erityispiirteiden vuoksi katsoo, että apuun lähteminen on kohtuutonta tai tarpeetonta, päällikön on kirjattava laivapäiväkirjaan syy, jonka vuoksi alus ei antanut apua merihädässä oleville henkilöille eikä ilmoittanut asiasta asianomaisille etsintä- ja pelastuspalveluille, järjestön suositukset huomioon ottaen.

2 Kuultuaan mahdollisimman laajasti hätäilmoitukseen vastanneiden alusten päälliköitä, hädässä olevan aluksen päälliköllä tai kyseessä olevalla etsintä- ja pelastuspalvelulla on oikeus antaa takavarikointimääräys yhden tai useamman hätäilmoitukseen vastanneen aluksen osalta, jonka hädässä olevan aluksen päällikkö tai etsintä- ja pelastuspalvelu katsoo parhaiten kykenevään avunantoon. Takavarikoidun aluksen päällikön tai alusten päälliköiden on noudatettava määräystä jatkamalla kulkuaan niin nopeasti kuin mahdollista hädässä olevien ihmisten auttamiseksi.

3 Alusten päälliköt vapautetaan 1 kohdassa kuvatusta velvoitteesta silloin kun he saavat tiedon, että takavarikointimääräys ei koske heidän aluksiaan ja että yksi tai useampi alus on takavarikoitu ja että ne noudattavat määräystä. Jos mahdollista, tämä päätös annetaan tiedoksi muille takavarikoiduille aluksille sekä etsintä- ja pelastuspalvelulle.

4 Aluksen päällikkö vapautetaan 1 kohdassa kuvatusta velvoitteesta ja jos hänen aluksensa on määrätty takavarikoitavaksi, 2 kohdassa kuvatusta velvoitteista, kun hän saa hädässä olevilta henkilöiltä tai etsintä- ja pelastuspalvelulta tai toisen sellaisen aluksen päälliköltä, joka on päässyt näiden henkilöiden luo, tiedon, jonka mukaan apua ei enää tarvita.

5 Tämän säännön määräykset eivät rajoita

Regulation 34

Safe navigation and avoidance of dangerous situations

1 Prior to proceeding to sea, the master shall ensure that the intended voyage has been planned using the appropriate nautical charts and nautical publications for the area concerned, taking into account the guidelines and recommendations developed by the Organization.

2 The voyage plan shall identify a route which:

.1 takes into account any relevant ships' routing systems;

.2 ensures sufficient sea room for the safe passage of the ship throughout the voyage;

.3 anticipates all known navigational hazards and adverse weather conditions; and

.4 takes into account the marine environmental protection measures that apply, and avoids as far as possible actions and activities which could cause damage to the environment.

3 The owner, the charterer, or the company, as defined in regulation IX/1, operating the ship or any other person, shall not prevent or restrict the master of the ship from taking or executing any decision which, in the master's professional judgement, is necessary for safe navigation and protection of the marine environment.

Regulation 35

Misuse of distress signals

The use of an international distress signal, except for the purpose of indicating that a person or persons are in distress, and the use of any signal which may be confused with an international distress signal, are prohibited.

APPENDIX TO CHAPTER V

RULES FOR THE MANAGEMENT, OPERATION AND FINANCING OF THE NORTH ATLANTIC ICE PATROL

1 In these Rules:

.1 Ice season means the annual period between February 15 and July 1.

erinäisten meriapua ja meripelastusta koskevien määräysten yhdenmukaistamisesta Brysselissä 23 päivänä syyskuuta 1910 allekirjoitetun kansainvälisen sopimuksen soveltamista, erityisesti mainitun sopimuksen 11 artiklassa määrätyn avun antamisvelvoitteen osalta.

34 sääntö

Merenkulun turvallisuus ja vaarallisten tilanteiden välttäminen

1 Ennen merelle lähtöä päällikön on varmistettava, että aiottu matkareitti on suunniteltu kyseisen alueen asianmukaisia merikarttoja ja merialan julkaisuja käyttäen sekä järjestön kehittämien suuntaviivojen ja suositusten mukaisesti.

2 Matkasuunnitelmassa reitin osalta on:

.1 otettava huomioon kaikki asiaankuuluvat alusten reittijakojärjestelmät;

.2 taattava riittävästi merialaa, jotta alus voi kulkea koko matkan turvallisesti;

.3 ennakoitava kaikki tunnetut merenkulun vaarat ja haitalliset sääolosuhteet; ja

.4 otettava huomioon sovellettavat meriympäristön suojelua koskevat toimenpiteet ja vältettävä mahdollisimman hyvin toimenpiteitä tai toimia, jotka voivat vahingoittaa ympäristöä.

3 Omistaja, vuokraaja tai IX luvun 1 säännössä määritelty alusta käyttävä yhtiö tai kukaan muukaan henkilö ei voi estää tai rajoittaa aluksen päällikköä tekemästä tai toteuttamasta päätöstä, joka on päällikön asiantuntemuksen perusteella tarpeellinen merenkulun turvallisuuden ja meriympäristön suojelun kannalta.

35 sääntö

Hätämerkkien väärinkäyttö

Kansainvälisen hätämerkin käyttö muuhun tarkoitukseen kuin osoittamaan, että henkilö tai henkilöitä on hädässä, sekä myös muun merkin käyttö, jota voidaan erehdyksessä luulla kansainväliseksi hätämerkiksi, on kielletty.

LIITE V LUKUUN

POHJOIS-ATLANTIN JÄÄVARTION

.2 Region of icebergs guarded by the ice patrol means the south-eastern, southern and south-western limits of the region of icebergs in the vicinity of the Grand Banks of Newfoundland.

.3 Routes passing through regions of icebergs guarded by the Ice Patrol means:

.3.1 routes between Atlantic Coast ports of Canada (including inland ports approached from the North Atlantic through the Gut of Canso and Cabot Straits) and ports of Europe, Asia or Africa approached from the North Atlantic through or north of the Straits of Gibraltar (except routes which pass south of the extreme limits of ice of all types).

.3.2 routes via Cape Race, Newfoundland between Atlantic Coast ports of Canada (including inland ports approached from the North Atlantic through the Gut of Canso and Cabot Straits) west of Cape Race, Newfoundland and Atlantic Coast ports of Canada north of Cape Race, Newfoundland.

.3.3 routes between Atlantic and Gulf Coast ports of the United States of America inland ports approached from the North Atlantic through the Gut of Canso and Cabot Straits) and ports of Europe, Asia or Africa approached from the North Atlantic through or north of the Straits of Gibraltar (except routes which pass south of the extreme limits of ice of all types).

.3.4 routes via Cape Race, Newfoundland between Atlantic and Gulf Coast ports of the United States of America (including inland ports approached from the North Atlantic through the Gut of Canso and Cabot Straits) and Atlantic Coast ports of Canada north of Cape Race, Newfoundland.

.4 Extreme limits of ice of all types in the North Atlantic Ocean is defined by a line connecting the following points:

A - 42° 23'.00N, 59° 25'.00W J - 39° 49'.00N, 41° 00'.00W

B - 41° 23'.00N, 57° 00'.00W K - 40° 39'.00N, 39° 00'.00W

C - 40° 47'.00N, 55° 00'.00W L - 41° 19'.00N, 38° 00'.00W

HALLINNOINTIA, TOIMINTAA JA
RAHOITTAMISTA KOSKEVAT
SÄÄNNÖT

1 Näissä säännöissä:

.1 'jääajalla' tarkoitetaan vuosittaista ajanjaksoa 15 päivän helmikuuta ja 1 päivän kesäkuuta välisenä aikana.

.2 'jäävartion vartioimalla jäävuorialueella' tarkoitetaan Newfoundlandin suurten matalikkojen läheisyydessä olevaa kaakkoisen, eteläisen ja lounaisen rajan rajaamaa jäävuorialuetta.

.3 'jäävartion vartioimien jäävuorialueiden kautta kulkevilla reiteillä' tarkoitetaan:

.3.1 reittejä Kanadan Atlantin-rannikon satamien (mukaan lukien sisämaansatamat, joihin tullaan Pohjois-Atlantilta Canson käytävän tai Cabotin salmen läpi) ja Euroopan, Aasian tai Afrikan satamien välillä, joihin tullaan Pohjois-Atlantilta Gibraltarin salmen läpi tai jotka sijaitsevat sen pohjoispuolella (lukuun ottamatta niitä laivareittejä, jotka kulkevat kaikenlaatuisen jään alueen ääri-ajan eteläpuolitse);

.3.2 reittejä, jotka kulkevat Newfoundlandilla olevan Cape Racen kautta, Kanadan Atlantin-rannikon satamien välillä (mukaan lukien sisämaansatamat, joihin tullaan Pohjois-Atlantilta Canson käytävän tai Cabotin salmen läpi); reittejä, jotka kulkevat Kanadan Atlantin-rannikon sellaisten satamien välillä, jotka ovat Newfoundlandilla olevan Cape Racen pohjoispuolella;

.3.3 reittejä Yhdysvaltain Atlantin-rannikon ja Meksikonlahden satamien (mukaan lukien sisämaansatamat, joihin tullaan Pohjois-Atlantilta Canson käytävän tai Cabotin salmen läpi) ja Euroopan, Aasian tai Afrikan satamien välillä, joihin tullaan Pohjois-Atlantilta Gibraltarin salmen läpi tai jotka sijaitsevat sen pohjoispuolella (lukuun ottamatta niitä laivareittejä, jotka kulkevat kaikenlaatuisen jään alueen ääri-ajan eteläpuolitse);

.3.4 reittejä, jotka kulkevat Newfoundlandilla olevan Cape Racen kautta Yhdysvaltain Atlantin-rannikon ja Meksikonlahden satamien (mukaan lukien sisämaansatamat, joihin tullaan Pohjois-Atlantilta Canson käytävän tai Cabotin salmen läpi) ja Kanadan Atlantin-rannikon satamien välillä, jotka sijaitsevat Newfoundlandilla olevan Cape Racen pohjoispuolella.

D - 40° 07'.00N, 53° 00'.00W M - 43° 00'.00N, 37° 27'.00W

E - 39° 18'.00N, 49° 39'.00W N - 44° 00'.00N, 37° 29'.00W

F - 38° 00'.00N, 47° 35'.00W O - 46° 00'.00N, 37° 55'.00W

G - 37° 41'.00N, 46° 40'.00W P - 48° 00'.00N, 38° 28'.00W

H - 38° 00'.00N, 45° 33'.00W Q - 50° 00'.00N, 39° 07'.00W

I - 39° 05'.00N, 43° 00'.00W R - 51° 25'.00N, 39° 45'.00W.

.5 Managing and operating means maintaining, administering and operating the Ice Patrol, including the dissemination of information received therefrom.

.6 Contributing Government means a Contracting Government undertaking to contribute to the costs of the ice patrol service pursuant to these Rules.

2 Each Contracting Government specially interested in these services whose ships pass through the region of icebergs during the ice season undertakes to contribute to the Government of the United States of America its proportionate share of the costs for the management and operation of the ice patrol service. The contribution to the Government of the United States of America shall be based on the ratio which the average annual gross tonnage of that contributing Government's ships passing through the region of icebergs guarded by the Ice Patrol during the previous three ice seasons bears to the combined average annual gross tonnage of all ships that passed through the region of icebergs guarded by the Ice Patrol during the previous three ice seasons.

3 All contributions shall be calculated by multiplying the ratio described in paragraph 2 by the average actual annual cost incurred by the Governments of the United States of America and Canada of managing and operating ice patrol services during the previous three years. This ratio shall be computed annually, and shall be expressed in terms of a lump sum per-annum fee.

4 Each of the contributing Governments has the right to alter or discontinue its contribution, and other interested Governments may undertake to contribute to the expense. The contributing Government which avails itself of this right will continue to be responsible for its current contribution up to 1 September

.4 'kaikenlaatuisen jään alueen äärirajat' määritellään Pohjois-Atlantilla seuraavat pisteet yhdistävän linjan avulla:

A - 42° 23'.00N, 59° 25'.00W J - 39° 49'.00N, 41° 00'.00W

B - 41° 23'.00N, 57° 00'.00W K - 40° 39'.00N, 39° 00'.00W

C - 40° 47'.00N, 55° 00'.00W L - 41° 19'.00N, 38° 00'.00W

D - 40° 07'.00N, 53° 00'.00W M - 43° 00'.00N, 37° 27'.00W

E - 39° 18'.00N, 49° 39'.00W N - 44° 00'.00N, 37° 29'.00W

F - 38° 00'.00N, 47° 35'.00W O - 46° 00'.00N, 37° 55'.00W

G - 37° 41'.00N, 46° 40'.00W P - 48° 00'.00N, 38° 28'.00W

H - 38° 00'.00N, 45° 33'.00W Q - 50° 00'.00N, 39° 07'.00W

I - 39° 05'.00N, 43° 00'.00W R - 51° 25'.00N, 39° 45'.00W.

.5 'hallinnoinnilla ja toiminnalla' tarkoitetaan jäävartion ylläpitämistä, hallinnointia ja toimintaa, tästä saatavan tiedon levittäminen mukaan lukien.

.6 'kustannuksiin osallistuvalla hallituksella' tarkoitetaan sopimushallitusta, joka osallistuu jäävartiopalvelun kustannuksiin näiden sääntöjen mukaisesti.

2 Sopimushallitus, joka käyttää näitä palveluja ja jonka aluksia on jäävuorialueella jääaikana, maksaa suhteellisen osuutensa jäävartiopalvelun hallinnoinnin ja toiminnan kustannuksista Amerikan yhdysvaltojen hallitukselle. Amerikan yhdysvaltojen hallitukselle suoritettavan maksun peruste lasketaan suhteuttamalla kustannuksiin osallistuvan valtion hallituksen jäävartion valvoman jäävuorialueen kautta viimeisten kolmen jääajan aikana kulkeneiden alusten bruttovetoisuuden vuosittainen keskiarvo jäävartion valvoman jäävuorialueen kautta viimeisten kolmen jääajan aikana kulkeneiden kaikkien alusten bruttovetoisuuden vuosittaiseen keskiarvoon.

3 Kaikki maksut lasketaan kertomalla 2 kohdassa kuvattu suhde Amerikan yhdysvaltojen ja Kanadan hallitusten jäävartion hallinnoinnista ja toiminnasta viimeisten kolmen vuoden aikana maksamien todellisten vuosikustannusten keskiarvolla. Tämä suhde lasketaan vuosittain ja se ilmoitetaan kiinteänä

following the date of giving notice of intention to alter or discontinue its contribution. To take advantage of the said right it must give notice to the managing Government at least six months before the said 1 September.

5 Each contributing Government shall notify the Secretary-General of its undertaking pursuant to paragraph 2, who shall notify all Contracting Governments.

6 The Government of the United States of America shall furnish annually to each contributing Government a statement of the total cost incurred by the Governments of the United States of America and Canada of managing and operating the Ice Patrol for that year and of the average percentage share for the past three years of each contributing Government.

7 The managing government shall publish annual accounts including a statement of costs incurred by the governments providing the services for the past three years and the total gross tonnage using the service for the past three years. The accounts shall be publicly available. Within three months after having received the cost statement, contributing Governments may request more detailed information regarding the costs incurred in managing and operating the Ice Patrol.

8 These Rules shall be operative beginning with the ice season of 2002."

vuosimaksuna.

4 Jokaisella kustannuksiin osallistuvalla hallituksella on oikeus muuttaa maksuaan tai lopettaa maksun suorittaminen, ja muut asianosaiset hallitukset voivat ottaa osaa kustannuksiin. Kustannuksiin osallistuva hallitus, joka käyttää tätä oikeutta hyväkseen, on edelleen vastuussa juoksevista maksuosuuksista aina seuraavan syyskuun 1 päivään muutos- tai lopetusilmoituksen jättämispäivästä alkaen. Mainitun oikeuden hyödyntämiseksi asiasta on annettava ilmoitus hallinnoivalle hallitukselle vähintään kuusi kuukautta ennen 1 päivää syyskuuta.

5 Kaikki kustannuksiin osallistuvat hallitukset ilmoittavat 2 kohdan mukaisesti aikomuksistaan pääsihteeristölle, joka ilmoittaa asiasta kaikille sopimushallituksille.

6 Amerikan yhdysvaltojen hallitus antaa vuosittain kustannuksiin osallistuville hallituksille selvityksen Amerikan yhdysvaltojen ja Kanadan hallitusten maksamista jäävartion hallinnoinnin ja toiminnan kustannuksista kyseisen vuoden aikana sekä ilmoittaa kunkin kustannuksiin osallistuvan hallituksen keskimääräinen prosentuaalisen osuuden viimeisten kolmen vuoden osalta.

7 Hallinnoiva hallitus julkaisee vuosittain tilit, joista käy ilmi myös viimeisten kolmen vuoden aikana palveluja tarjonneiden hallitusten maksamat kustannukset sekä viimeisten kolmen vuoden aikana palveluita käyttäneiden alusten bruttovetoisuus. Kirjanpidon on oltava yleisesti saatavilla. Kustannuksiin osallistuvat hallitukset voivat kolmen kuukauden sisällä kustannusselvityksen saamisesta pyytää lisätietoja jäävartion hallinnointi- ja toimintakustannuksista.

8 Nämä säännöt ovat voimassa vuoden 2002 jääajan alusta alkaen."