



MERENKULUHALLITUKSEN TIEDOTUSLEHTI SJÖFARTSSTYRELSENS INFORMATIONSBLAD

16.6.1967

Helsinki — Helsingfors

N:o 9/67

VETOISUUSMERKKI JA TONNISTO- AUKKOJEN SULKEMINEN

Valtioiden välinen neuvoa-antava merenkulkujärjestö (IMCO) on 18 päivänä lokakuuta 1963 tehdyssä päätöksessään (A 48 III) suositellut jäsenmailleen eräiden muutosten suorittamista aluksenmittaussääntöihin tarkoituksella luoda edellytykset aluksissa olevien tonnistoaukkojen pysyvään sulkemiseen.

Aluksenmittaussääntöjen mukaan on tietyt osat aluksen tiloista saatu jättää aluksen vetoisuuteen lukematta, jos näihin tiloihin johtavat aukot (tonnistoaukot) on pidetty avoimina tai suljettu vain mittaussäännöissä tarkoin määrätyin, vähemmän pysyvin tavoin. Kun meriturvallisuuden kannalta ei ole lainkaan suotavaa, että tällaisia aukkoja aluksissa pelkästään mittausteknillisistä syistä pidetään avoimina tai vain tilapäisesti suljettuina, on IMCO:n suosituksesta ryhdytty so-

DRÄKTIGHETSMÄRKE OCH TILLS- SLUTNING AV TONNAGEÖPPNINGAR

Den Mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationen (IMCO) har i en den 18 oktober 1963 antagen resolution (A 48 III) rekommenderat sina medlemsländer att göra vissa ändringar i skeppsmättningsreglerna för att skapa förutsättningar för permanent tillslutning av tonnageöppningar i fartyg.

Enligt skeppsmättningsreglerna har vissa delar av fartygsutrymmena fått uteslutas ur dräktigheten om öppningarna till dessa utrymmen (tonnageöppningar) hållits öppna eller mindre permanent tillslutna endast på speciellt, i mätreglerna noggrant föreskrivet sätt. Då det ur sjösäkerhetssynpunkt ingalunda är önskvärt, att dylika öppningar på fartyg endast på grund av mättekniska orsaker hålles öppna eller endast tillfälligt slutna, har i anledning av IMCO:s rekommendation de inter-

veltamaan kansainvälisiä aluksenmittaussääntöjä siten, että mainitut tilat jätetään vetoisuuteen lukematta, vaikka aukkojen sulkemislaitteet kiinnitetään tiiviisti ja pysyvästi tai että aukot kokonaan suljetaan. Sääntönä on nimittäin nyt, että niin sanotun yläkannen yläpuolella olevat lastitilat jätetään vetoisuuteen lukematta riippumatta siitä, onko ne suljettu vai ei. Sitävastoin yläkannen ja mittakannen väliset tilat (välkansitilat) luetaan vetoisuuteen siitä riippuen, miten syvälle alus on lastattu. Lastiviivasäännöksistä nimittäin johtuu, että milloin välkansitila on kokonaan tai tietyllä pysyvällä tavalla suljettu, tila voidaan ottaa huomioon varalaitaa määrättäessä, t. s. alus voidaan lastata siihen syväyteen, joka vastaa entistä n. s. "vetoisuutta suljettuna". Alukselle määrätään tällöin kaksi vetoisuutta, jotka suunnilleen vastaavat aluksen vetoisuuksia aikaisemman järjestelmän mukaan "avoimena" ja "suljettuna". Aikaisempaan käytäntöön verraten on kuitenkin olennainen muutos siinä, että kun aikaisemmin aluksella saattoi kulloinkin olla vain yksi mittakirja ja yksi vetoisuus, niin että siirryttäessä vetoisuudesta toiseen oli myös mittakirja vaihdettava, uuden järjestelmän mukaan aluksella on yksi mit-

nationella skeppsmättningsreglerna börjat tillämpas så, att de nämnda utrymmena uteslutas ur dräktigheten även om öppningarnas tillslutningsanordningar slutas tätt och permanent eller om de slutas helt och hållet. Som regel gäller nämligen nu att lastutrymmen över det s. k. övre däckets uteslutas ur dräktigheten oberoende av om de är slutna eller ej. Inräkning i dräktigheten av utrymmena mellan övre däckets och mätdeckets (mellandäcksrum) beror däremot på, huru djupt fartyget är lastat. Lastlinjebestämmelserna föreskriver nämligen, att om mellandäcksrummet är helt och hållet eller på speciellt permanent sätt slutet, kan rummet beaktas vid bestämning av fribordet d. v. s. fartyget kan lastas till en djupgång, som motsvarar den tidigare s. k. "dräktigheten som slutet". Fartyget tilldelas därvid två dräktigheter, som i det närmaste motsvarar fartygets dräktigheter enligt det tidigare systemet som "öppna" och "slutna". Jämfört med tidigare praxis består den väsentliga skillnaden dock däri, att i motsats till förr, då fartyget kunde ha endast ett mätbrev och en dräktighet åt gången så att vid övergång från en dräktighet till den andra även mätbrevet måste bytas ut, fartyget en-

takirja, johon on merkitty molemmat vetoisuudet. Kumpaa vetoisuutta kulloinkin sovelletaan esimerkiksi merenkulkumaksuja määrättäessä riippuu siitä, miten syvään alus on lastattu. Jos alusta ei ole lastattu syvempään kuin mitä vähäisempi vetoisuus edellyttää, sovelletaan tätä vetoisuutta. Jos alus on lastattu syvempään, sovelletaan suurempaa. Lastimerkkejä on tällaisessa aluksessa kuitenkin vain yksi, ja se asetetaan suurempaa vetoisuutta edellyttävälle kohdalle. Pienempää vetoisuutta vastaavaan kohtaan asetetaan entisen lastimerkin sijaan uusi vetoisuusmerkki. Jos tämä vetoisuusmerkki on vedenpinnan yläpuolella, sovelletaan mittakirjassa olevaa pienempää vetoisuutta, mutta jos vetoisuusmerkki on painunut vedenpinnan alle (vaikkapa vain vähänkin) on aina sovellettava suurempaa vetoisuutta.

Isännistön, joka haluaa käyttää hyväkseen uuden järjestelmän etuja, tulee anoa alukselle uutta mittakirjaa. Jos aluksen rakenne on sellainen, että tähän asti avoimina olleiden tilojen sulkeminen ei vaikuta aluksen varalaitaan, jää isännistön harkinnasta riippuvaksi, miten tehokkaasti näitten tilojen tonnistoaukot suljetaan. Jos sitävastoin tilojen sulkeminen voi oikeuttaa vara-

ligt det nya systemet har ett mätbrev, där bägge dräktigheterna uppges. Vilken dräktighet som i de särskilda fallen gäller - t.ex. vid erläggande av sjöfartsavgifter - beror på, huru djupt fartyget lastats. Om fartyget ej lastats djupare än vad den mindre dräktigheten förutsätter, tillämpas denna dräktighet. Om fartyget har lastats djupare, tillämpas den större dräktigheten. Dylika fartyg har dock endast ett lastmärke, vilket förlagts såsom den större dräktigheten förutsätter. På den plats, som svarar mot den mindre dräktigheten förlägges i stället för det tidigare lastmärket det nya dräktighetsmärket. Om detta dräktighetsmärke befinner sig ovanför vattenytan, gäller den minde i mätbrevet uppgivna dräktigheten, men om dräktighetsmärket är under vatten (om än så litet), bör alltid den större dräktigheten vara gällande.

Rederi, som önskar utnyttja det nya systemet, bör anhålla om nytt mätbrev för fartyget. Om fartyget är byggt så, att tillslutning av hittills öppna rum ej påverkar fartygets fribord, överlåtes åt rederiet att bestämma huru effektivt tonnageöppningarna till dessa utrymmen tillslutes. Om däremot tillslutningen av utrymmen kan berättiga till ändring av fribordet,

laidan muuttamiseen, on isännistön noudatettava aukkojen sulkemisessa asianomaisen luokituslaitoksen määräyksiä.

Aukkojen sulkemisessa voidaan noudattaa seuraavia yleisluontoisia ohjeita:

Rungon tai ylärakenteen sivussa oleva tonnistoaukko on suljettava levyllä, joka hitsataan tai niitataan aukkoon ao. luokituslaitoksen hyväksymällä tavalla.

Kannessa olevaan tonnistoaukkoon on tehtävä säätiivis peiteluuku teräksestä tai muusta ao. luokituslaitoksen hyväksymästä aineesta. Luukun tulee täyttää vuoden 1966 lastiviivasopimuksen 16 säännön määräykset. Poikkeustapauksessa voidaan hyväksyä luukku, joka täyttää sanotun sopimuksen 15 säännön määräykset. Jälkimmäinen vaihtoehto vaatii korkeamman luukunkehysten.

Ylä- tai kansirakenteen päädissä oleva tonnistoaukko on joko suljettava levyllä, joka hitsataan tai niitataan aukkoon ao. luokituslaitoksen hyväksymällä tavalla tai aukkoon on tehtävä tarkoituksenmukainen säätiivis ovi vuoden 1966 lastiviivasopimuksen mukaisesti.

Välikansitilassa tai ylärakenteen sisällä olevaan tonnistoaukkoon on, jollei se selvästi ole tarpeeton, tehtävä tarkoituksenmukainen

bör rederiet iakttaga vederbörande klassificeringsanstalts föreskrifter angående tillslutning av öppningarna.

Vid tillslutning av öppningarna kan följande anvisningar av allmän natur iakttagas:

Tonnageöppning i fartygssida eller överbyggnadssida skall slutas medels plåt, som svetsas eller nitas i öppningen på sätt, som vederbörande klassificeringsanstalt godkänner.

Tonnageöppning i däck skall förses med vädertät täcklucka av stål eller annat likvärdigt material, godkänd av vederbörande klassificeringsanstalt. Luckan bör uppfylla villkoren i regel 16 i 1966 års lastlinjekonvention. I undantagsfall torde lucka som fyller kraven i konventionens regel 15, kunna godtagas. Det senaste alternativet kräver höjning av luckkarmen.

Tonnageöppning i ändskott av överbyggnad eller däckshus skall antingen slutas med plåt, som svetsas eller nitas i öppningen på sätt vederbörande klassificeringsanstalt godkänner, eller förses med ändamålsenlig, vädertät dörr enligt 1966 års lastlinjekonvention.

Tonnageöppning i skott inne i mellandäcksrums eller överbyggnad skall, om detta icke är uppenbart onödigt, förses med ändamålsenlig

kaasutiivis sulkemislaite teräksestä tai muusta samanarvoisesta aineesta. Kaasutiiviyden aikaan saamiseen on tarpeen vaatiessa käytettävä tiivistettä.

Avoin käytävä asunto-osastoissa saadaan, kuten muutkin avoimet vetoisuuteen lukematta jätetyt tilat, sulkea tarkoituksenmukaisilla sulkemislaitteilla ilman että aluksen vetoisuus muuttuu.

Kun on todettu, että tonnistoaukot suomalaisessa aluksessa on hyväksyttävällä tavalla suljettu ja aluksessa on, mikäli tarpeen, vetoisuusmerkki, on merenkulkuhallituksen tai aluksenmittaajan toimesta tehtävä muutoksesta merkintä aluksen mittakirjaan, jotta mittakirja edelleen olisi pätevä. Jos aluksenmittaaja suorittaa merkinnän, on hänen viipymättä ilmoitettava asiasta merenkulkuhallitukselle.

Seuraavat tapaukset voivat tulla kysymykseen:

1. Milloin aluksen yläkannel-la olevassa ylärakenteessa olevat tonnistoaukot on suljettu, on mittakirjaan tehtävä seuraava merkintä: "Tämän aluksen tonnistoaukot on, aluksen vetoisuutta muuttamatta, suljettu niiden suositusten mukaisesti, jotka Valtioiden välinen neuvoa-antava merenkulkujärjestö(IMCO) on antanut suojakansitiloista ja muista "avoimista tiloista."

gastät tillslutningsanordning av stål eller annat likvärdigt material. För ernående av gastäthet skall vid behov användas packning.

Öppen gång i bostadsavdelning får liksom andra öppna rum, som icke inräknas i dräktigheten, förses med ändamålsenliga tillslutningsanordningar utan att fartygets dräktighet ändras.

Sedan det konstaterats, att tonnageöppningarna på finskt fartyg tillslutits på godtagbart sätt, och att fartyget vid behov försetts med tonnagemärke, skall sjöfartsstyrelsen eller skeppsmätare göra anteckning om ändringen i fartygets mätbrev, för att detta fortfarande skall vara giltigt. Göres anteckning av skeppsmätare, skall denne ofördröjligen underrätta sjöfartsstyrelsen härom.

Följande fall kan förekomma:

1. Mätbrev för fartyg, i vilket tonnageöppningar i påbyggnad på övre däck slutits, förses med följande påteckning:

"Tonnageöppningarna i detta fartyg har slutits enligt den Mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationens (IMCO) rekommendationer beträffande shelterdäcksrum och andra "öppna" rum utan ändring av fartygets dräktighet."

"The tonnage openings on this ship have been dispensed with in accordance with the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization's recommendations on the treatment of shelterdeck and other "open" spaces without amendment to the tonnage of the ship."

2. Milloin aluksen suojakan-
nessa tai välikansitilan sivuissa ole-
vat tonnistoaukot on suljettu ja ve-
toisuusmerkki on pantu sen lasti-
merkin ylimmän viivan kanssa sa-
malle korkeudelle, joka on määri-
tetty pitämällä toista kantta vara-
laitakantena (mittakirja sisältää vain
pienemmän vetoisuuden), on mitta-
kirjaan tehtävä seuraava merkintä:
"Tämän aluksen tonnistoaukot on,
aluksen vetoisuutta muuttamatta,
suljettu niiden suositusten mukai-
sesti, jotka Valtioiden välinen neu-
voa-antava merenkulkujärjestö (IMCO)
on antanut suojakansitiloista ja
muista "avoimista" tiloista. Veto-
isuusmerkki on vastaavasti merkit-
ty lastimerkin ylimmän viivan kor-
keudelle (... mm kansiviivan ala-
puolelle)."

"The tonnage openings on this ship
have been dispensed with in accor-
dance with the Inter-Governmental
Maritime Consultative Organization's
recommendations on the treatment
of shelterdeck and other "open"

2. Mätbrev för fartyg, i vil-
ket tonnageöppningar i shelterdäcket
eller i fartygssidorna till mellan-
däcksrums slutits, och i vilket mät-
märket placeras i höjd med den
översta linjen i fribordsmärket, som
fastställts under antagande att andra
däcket är fribordsdäck, förses med
följande påteckning (mätbrevet inne-
håller endast mindre dräktighet):
"Tonnageöppningarna i detta fartyg
har slutits enligt den Mellanstatliga
rådgivande sjöfartsorganisationens
(IMCO) rekommendationer beträffan-
de shelterdäcksrums och andra
"öppna" rum utan ändring av far-
tygets dräktighet. Tonnagemärket
har i överensstämmelse härmed
anbragts i höjd med översta linjen
i fribordsmärket (... mm nedan-
om däckslinjen)."

spaces without amendment to the tonnage of the ship. The tonnage mark has accordingly been marked level with the uppermost load line grid (... mm below the deck line)."

3. Jos vaihtovetoisuusaluksessa avonaisen välikansitilan tonnistoaukot on suljettu ja vetoisuusmerkin paikka määritetty aluksenmittaussäännöissä olevan taulukon mukaisesti, on alukselle annettava uusi mittakirja, mutta aikaisemmat vetoisuudet "suljetusta" ja "avoimesta" mittakirjasta voidaan muuttamattomina siirtää uuteen mittakirjaan, johon on tehtävä seuraava merkintä (mittakirja sisältää sekä suuremman että pienemmän vetoisuuden):

"Tämän aluksen tonnistoaukot on suljettu niiden suositusten mukaisesti, jotka Valtioiden välinen neuvoa-antava merenkulkujärjestö (IMCO) on antanut suojakansitiloista ja muista "avoimista" tiloista. Ilmoitetut vetoisuudet ovat samat kuin alukselle aikaisemmin määritetyt."

"The tonnage openings on this ship have been dispensed with in accordance with the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization's recommendations on the treatment of shelterdeck and other "open" spaces. The tonnage shown are unaltered from those previously assigned to the ship."

3. Har tonnageöppningar till det öppna mellandäcksrummet i ett konvertibelt fartyg slutits, och har därvid mätmärkets läge bestämts enligt tabellen i skeppsmättningsreglerna, måste nytt mätbrev utfärdas för fartyget, men tidigare fastställda dräktigheter enligt slutet och öppet mätbrev kan överföras oförändrade till det nya mätbrevet som förses med följande påteckning (mätbrevet innehåller både större och mindre dräktighet):

"Tonnageöppningarna i detta fartyg har slutits enligt den Mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationens (IMCO) rekommendationer beträffande shelterdäcksrum och andra "öppna" rum. De angivna dräktigheterna överensstämmer med de för fartyget tidigare fastställda."

Tonnistoaukkojen sulkemista ei katsota sellaiseksi rakenteelliseksi muutokseksi, josta mainitaan aluksenmittauksesta annetun asetuksen 16 §:ssä.

Alus, joka on tilattu ennen 21 päivää helmikuuta 1967, voidaan mitata entisten mittaussäätöjen mukaan, jos mittaus tapahtuu ennen 21 päivää helmikuuta 1969.

Uudet mittaussäännöt, joihin edellä selostetut toimitukset perustuvat, julkaistaan lähiaikoina merenkulkuhallituksen toimesta.

Asetus aluksenmittauksesta saatetaan myös paremmin vastamaan uutta käytäntöä.

Uutta mittakirjaa, josta mainitaan 7 sivun 3 kohdassa, on tilapäispainoksena saatavissa.

Tällaisia mittakirjoja on jo otettu käyttöön.

Tillslutning av tonnageöppningar anses ej som sådan konstruktiv förändring, varom nämnes i 16 § i förordningen angående skeppsmätning.

Fartyg, som beställts före den 21 februari 1967, får mätas enligt tidigare gällande mätregler, om mätningen utföres före den 21 februari 1969.

De nya mätreglerna, vilka ligger till grund för de här beskrivna åtgärderna, ges ut inom kort på försorg av sjöfartsstyrelsen.

Förordningen angående skeppsmätning kommer även att utformas så att den bättre svarar mot ny praxis.

Nya mätbrev, varom nämnts i punkt 3 på sida 7, föreligger i tillfälligt tryck.

Dylika mätbrev har redan tagits i bruk.

Pääjohtaja *Helge Jääsalo*
Generaldirektör

Merenkulkuosaston päällikkö *Arvo Karjalainen*
Chef för sjöfartsavdelningen