



MERENKULKUHALITUKSEN TIEDOTUSLEHTI

6.4.1981

Helsinki

No 15/81

Asetus kauppa-alusten päällystöstä (522/64) määritellesään alukseen vaadittavan konepäällystön jättää mainitsematta mitä ja missä tämän konepäällystön tulee ajon aikana tehdä. Asetuksen henki on ymmärretty niin, että konehuoneen tulee olla pätevän konepäällystöön kuuluvan henkilön välittömässä valvonnassa. Automaation tultua yhä yleisemmäksi alusten koneistojen käytön yhteydessä, on merenkulkuhallitus antanut aluskohtaisia lupia, joiden perusteella alukset ovat voineet ajaa konehuone ajoittain miehittämättömänä.

Merenkulkuhallitus on tämpäpäiväisellä päätöksellään luopunut aluskohtaisten lupien antamisesta tietyissä luokituslaitoksissa luokitettujen alusten osalta.

Merenkulkuhallituksen päätös julkaistaan oheisena.

Muissa luokituslaitoksissa luokitetut alukset ja luokittamattomat alukset käsitellään edelleen tapaus tapaukselta.

Merenkulkuosaston päällikkö
merenkulkuneuvos

Oso Siivonen

Toimistoinsinööri

Gunnar Edelman

Merenkulkuhallituksen päätös ajoittain miehitettävällisestä konehuoneesta; annettu Helsingissä 6 päivänä huhtikuuta 1981.

Luokituslaitosten rakennusmääräyksissä on nykyään vakiintuneet säännöt siitä, miten alus on varustettava, jotta ajaminen konehuone miehitettävällisenä on mahdollista. Merenkulkuhallitus on tänään päättänyt, että alus saa tästä lähtien liikkua konehuone ajoittain miehitettävällisenä ilman aluskohtaista lupaa, jos alus on luokitettu seuraavissa luokituslaitoksissa ja sillä on seuraava luokkamerkintä:

Bureau Veritas	AUT - MS
Det Norske Veritas	EO
Germanischer Lloyd	AUT - h/24
Lloyd's Register of Shipping	UMS
Register of Shipping of the USSR	A 1

Tällöin tulee noudattaa seuraavaa:

1. Aluksen lähtiessä satamasta tai tullessa satamaan sekä liikkueissa huonon näkyvyyden vallitessa ahtailla tai muuten niin vaikeasti liikennöitävillä kulkuvesillä, että erityiset varotoimenpiteet ovat tarpeen, tulee aluksen konehuoneessa olla säädetyn pätevyyden omaava konemestari;
2. Aluksen liikkueissa muissa olosuhteissa, saa konehuone olla miehitettävällisenä enintään 16 tuntia vuorokaudessa tai enintään sen tuntimäärän, johon luokkatodistus oikeuttaa, jos tämä on vähemmän kuin 16;
3. Milloin aluksen konehuone ei ole matkan aikana miehitetty, tulee yhden konepäällystään kuuluvista henkilöistä olla hälytysvuorossa, niin että konehuone tarvittaessa voidaan välittömästi miehitää;

4. Päivittäin tapahtuvilla säännöllisillä tarkastuksilla on valvottava, että kaukovalvonta- ja hälytinlaitteet toimivat oikein.

Pääjohtajan estyneenä ollessa
ylivohtaja

Heikki Muttilainen

Merenkulkuosaston päällikkö
merenkulkuneuvos

Oso Siivonen



SJÖFARTSSTYRELSENS INFORMATIONSBLAD

6.4.1981

Helsingfors

Nr 15/81

Förordningen angående befäl på handelsfartyg (522/64) tar i sina föreskrifter om maskinbefäl på fartyg inte ställning till frågan om var och i vilka uppdrag detta maskinbefäl skall tjänstgöra när fartyget är under gång. Förordningens anda har dock uppfattats så att maskinrummet skall vara under omedelbar uppsikt av kompetent befäl. Sedan automation blivit allt vanligare i samband med maskineriets funktion har sjöfartsstyrelsen brukat utfärda tillstånd för enskilda fartyg att köra med tidvis obemannat maskinrum.

Genom sitt beslut i dag har sjöfartsstyrelsen i fråga om fartyg som är klassificerade vid vissa klassificeringssällskap avstått från förfarandet med utfärdande av enskilda tillstånd.

Sjöfartsstyrelsens beslut publiceras nedan.

Fartyg som är klassificerade hos andra klassificeringssällskap samt icke klassificerade fartyg behandlas även i fortsättningen från fall till fall.

Chef för sjöfartsavdelningen
sjöfartsrådet

Oso Siivonen

Byråingenjör

Gunnar Edelmann

Sjöfartsstyrelsens
beslut om tidvis obemannat
maskinrum; givet i Helsingfors den
6 april 1981.

Då klassificeringssällskapen numera har fastslagna bestämmelser om hur fartyg skall utrustas för att gå med obemannat maskinrum skall vara möjlig och då det numera är regel snarare än undantag att utrusta fartyg för detta, har sjöfartsstyrelsen beslutat att fartyg hädanefter får gå med tidvis obemannat maskinrum utan särskilt tillstånd om det har någon av följande klassbeteckningar:

Bureau Veritas	AUT- MS
Det Norske Veritas	EO
Germanischer Lloyd	AUT- h/24
Lloyd's Register of Shipping	UMS
Register of Shipping of the USSR	A 1

Härvid skall följande iakttagas:

1. Då fartyget avgår eller ankommer till hamn samt då det vid dålig sikt rör sig i så trånga eller på annat sätt svårnavigerade farvatten, att särskilda försiktighetsmått är av nöden, skall det i fartygets maskinrum finnas en maskinmästare med stadgad kompetens;
2. Då fartyget för övrigt är i gång, får maskinrummet vara obemannat högst 16 timmar i dygnet, dock högst den tid till vilken klasscertifikatet berättigar om denna är mindre än 16 timmar;
3. Då fartygets maskinrum under gång är obemannat, skall en till maskinbefälet hörande person vara i alarmtur, så att maskinrummet vid behov omedelbart kan bemannas;

4. Det skall genom regelbundna dagliga inspektioner övervakas att fjärrövervaknings- och alarmanordningarna fungerar på rätt sätt.

Vid förhinder för generaldirektören
överdirektör

Heikki Muttilainen

Chef för sjöfartsavdelningen
sjöfartsrådet

Oso Siivonen