



# MERENKULUHALLITUKSEN TIEDOTUSLEHTI

16.10.1981

Helsinki

No 28/81

## ASETUS VAHDINPIDOSTA ALUKSELLA

Merenkulkuhallitus ilmoittaa tiedoksi, että syyskuun 25 päivänä 1981 on annettu asetus vahdinpidosta aluksella (666/81).

Asetuksen voimaantulopäivä on 1.1.1982.

Asetuksen teksti seuraa jäljempänä.

Merenkulkuosaston päällikkö  
merenkulkuneuvos

Oso Siivonen

Merenkulunylitarkastaja

Simo Aarnio

N:o 666

## Asetus vahdinpidosta aluksella

Annettu Helsingissä 25 päivänä syyskuuta 1981

Kauppa- ja teollisuusministerin esittelystä säädetään 9 päivänä kesäkuuta 1939 annetun merilain (167/39) 8 §:n nojalla, sellaisena kuin se on osittain muutettuna 26 päivänä toukokuuta 1967 annetulla lailla (237/67):

### 1 luku

#### Yleiset säännökset

#### 1 §

##### *Soveltamisala*

Tätä asetusta sovelletaan suomalaiseen alukseen, kun sitä käytetään merenkulkuun.

Asetusta ei kuitenkaan sovelleta:

1) alukseen, jonka vetoisuus on alle 100 bruttorekisteritonnia;

2) puolustusvoimien alukseen, ellei sitä käytetä yleisessä liikenteessä kuljettamaan matkustajia tai lastia;

3) kalastusalukseen, milloin se harjoittaa kalastusta; eikä

4) alukseen, joka hinaa kelluvaa puutavara-lauttaa Suomen sisä- tai rannikkovesillä; tällaisen aluksen komentosillalla on aluksen kul-

kiessa aina kuitenkin oltava merenkulkupätevyuden omaava henkilö.

#### 2 §

##### *Meriteiden sääntöjen ensisijaisuus*

Tämän asetuksen säännökset eivät vapauta mitään alusta tai alusryhmää noudattamasta kansainvälistä yleissopimusta yhteentörmäyksen ehkäisemiseksi merellä, 1972 (SopS 30/77; meriteiden säännöt).

#### 3 §

##### *Määritelmät*

Tässä asetuksessa tarkoitetaan:

*komentosillalla* sitä tilaa siipineen, jossa sijaitsevat aluksen kulkuun liittyvät hallinta- ja valvontalaitteet ja josta kaikissa olosuhteissa voidaan hoitaa tähytys näköpiirin ympäri;

*komentosillan välittömällä läheisyydellä* aluetta, joka on niin lähellä komentosiltaa, että vahtipäällikön ja välittömästi paikalle saatavan henkilön välillä voidaan ylläpitää suoraa yhteyttä;

*suoralla yhteydellä* sitä, että vahtipäällikkö ja asianomainen henkilö voivat sekä nähdä toisensa että puhua toistensa kanssa;

*automaattiohjauksella* ohjausta, jossa alus hyväksytyllä laitteella pidetään asetetulla suunnalla käsin ohjaamatta ja ilman jatkuvaa silmäläpitoa;

*vahdilla* sekä vahdin muodostamaa henkilöstöä että vahdin kestoaikaa;

*vahtipäälliköllä* osaston vahdinpidosta vastuussa olevaa henkilöä;

*konehuoneella* sitä osaa koneistotilasta, johon sisältyvät sellaiset kuljetuskoneistoon kuuluvat laitteet, joiden toimintaa on valvottava; valvonta voi tapahtua joko siten, että konehuone on miehitetty tai siten, että valvontaa hoitaa automaattikka ja siihen liittyvä hälytysjärjestelmä;

*miehitetyllä konehuoneella* konehuonetta, jossa koneosaston henkilökunta valvoo eri koneistojen toimintaa joko keskitetysti yhdestä paikasta konehuoneesta tai tekemällä tarpeen mukaan tarkastuskierroksia;

*ajoitain miehittämättömällä konehuoneella* konehuonetta, jossa koneisto on teknilliseltä tasoltaan ja automaattiateeltaan sellainen, että sitä voidaan rajoitettu aika vuorokaudesta valvoa konehuoneen ulkopuolelta;

*koneistotiloilla* sellaisia tiloja, jotka sisältävät erityyppisiä koneita ja laitteita, joiden toimintaa on valvottava;

*tonnilla* bruttovetoisuuden rekisteritonnia suomalaisen mittakirjan mukaan; sekä

*pienellä aluksella* alusta, jonka bruttovetoisuus on enintään 500 rekisteritonnia.

#### 4 §

*Pätevänä merivahtimiehenä* pidetään vahtimiestä:

- 1) joka on vähintään 16 vuoden ikäinen;
- 2) joka erityisesti näkö- ja kuuloaistin osalta täyttää merimiesten terveydentilasta annettujen säännösten ja määräysten mukaiset vaatimukset; ja
- 3) jolla on vähintään 12 kuukautta meripalvelua, mistä vähintään kuusi kuukautta kan-

sipalvelua erityisesti merivahdinpitoon liittyvissä tehtävissä, taikka joka on suorittanut merimieskoulun merimiesten perusopintolinjan kurssin hyväksytysti ja jolla on meripalvelua vähintään kaksi kuukautta.

Yksinään merivahtia pitävältä vaaditaan kuitenkin kansipalvelua vähintään 12 kuukautta, mihin voidaan lukea merimieskoulun merimiesten perusopintolinjan hyväksytysti suoritettu kurssiaika. Hänellä on kuitenkin oltava vähintään kuusi kuukautta kansipalvelua erityisesti merivahdinpitoon liittyvissä tehtävissä.

Sisävesi- ja rannikkoliikenteen aluksella katsotaan päteväksi merivahdiksi 1 momentin 1 ja 2 kohdan vaatimukset täyttävä vahtimies, joka on palvellut vähintään viisi kuukautta kansimiestehtävissä tällaisessa liikenteessä.

Aluksella, joka kuljettaa vaarallisia aineita, on vahtimiehen pätevydestä lisäksi voimassa, mitä siitä on erikseen säädetty.

## 2 luku

### Kansiosasto

#### 5 §

#### *Kansiosaston vahtijärjestelyt*

Kansivahdin kokoonpanon on oltava vallitsevat olosuhteet ja tilanne huomioon ottaen asianmukainen ja riittävä. Kokoonpanossa on myös otettava huomioon asianmukaisen tähtsyyden ylläpitäminen.

Komentosiltaa ei saa koskaan jättää miehittämättömäksi.

Päätettäessä vahdin kokoonpanosta, johon kuuluu myös kansimiehistöä, on lisäksi otettava erityisesti huomioon:

- 1) säätilanne, näkyvyys sekä päivänvalo tai pimeys;
- 2) merenkulullisten vaarojen läheisyys, mikä saattaa vaatia vahtipäällikköä ryhtymään erityisiin navigointia koskeviin lisätoimenpiteisiin;
- 3) merenkulun apuvälineiden, kuten tutkan, muiden elektronisten paikanmäärityslaitteiden ja kaikkien aluksen turvalliseen navigointiin vaikuttavien laitteiden käyttö ja toimintakunto;
- 4) se, onko alus varustettu automaatti-ohjauksella; sekä
- 5) erityisten toimintaolosuhteiden mahdollisesti merivahdille asettamat poikkeukselliset vaatimukset.

## 6 §

*Kansivahdin kokoonpano*

Päällikön velvollisuutena on huolehtia, että merivahdin kokoonpano on aina vallitsevien olosuhteiden mukainen. Milloin turvallisuuden kannalta on välttämätöntä, päälliköllä on velvollisuus ja myös oikeus käyttää päällystöä ja miehistöä vahdinpidon vahvistamiseksi tai muuttamiseksi aluksella.

Aluksella, jolla ei ole hyväksyttävää automaattiohjauslaitetta eikä sisäistä yhteydenpitojärjestelmää, ja aluksella, jolla nämä järjestelmät eivät ole toimintakunnossa, on vahtipäällikön lisäksi oltava vahdissa vähintään kaksi pätevää vahtimiestä.

Aluksella, jolla on toimintakuntoinen automaattiohjauslaite ja sisäinen yhteydenpitojärjestelmä, on, milloin nämä apuvälineet ovat käytössä, vahtipäällikön lisäksi oltava vahdissa vähintään yksi pätevää vahtimies. Tämän vahtimiehen on säiliö- ja matkustaja-aluksissa oltava tähytäjänä komentosillalla. Muissa aluksissa vahtimiehen on oltava joko tähytäjänä komentosillalla tai valmiudessa sen välittömässä läheisyydessä. Milloin vahtimies on ruorissa joko pitämässä jatkuvasti silmällä aluksen suuntaa tai käsin ohjaamassa alusta, on vahtiin kutsuttava yksi pätevää vahtimies lisää joko tähytämään tai olemaan valmiudessa kuten edellä on sanottu.

## 7 §

*Tähytäjän sijoittaminen. Vahdin kokoonpano erityistapauksissa*

Päällikön tai vahtipäällikön harkinnan mukaan voidaan tähytäjää, jollei 6 §:n 3 momentin säännöksistä muuta johdu, sijoittaa joko komentosillalle, komentosillan välittömässä läheisyydessä olevalle paikalle, josta voidaan nähdä ympäri näköpiiriin, keulakorokkeelle tai tähytyskoriin. Tähytäjän on voitava tähytyspaikalta ilmoittaa havaintonsa vahtipäällystölle joko suullisesti tai teknillisiä apuvälineitä käyttämällä.

Milloin vain yksi vahtimies on vahdissa ja hänet asetetaan tähytämään muualta kuin komentosillalta, on jokaisessa tapauksessa erikseen arvioitava, ottaen huomioon kaikki asiaan vaikuttavat seikat kuten kulkuveden laatu ja aluksen koko, onko vahtiin kutsuttava lisäksi toinen pätevää vahtimies.

Komentosillalla on vahtipäällikön ja tähytäjän lisäksi aina oltava ruorissa, joko pitämässä jatkuvasti silmällä aluksen suuntaa ja automaattiohjausta tai käsin ohjaamassa, pätevän vahtimiehen vaatimukset täyttävä henkilö, milloin alus:

- 1) kulkee sumussa tai rajoitetun näkyvyyden vallitessa;
- 2) lähtee satamasta tai saapuu satamaan tai kulkee saattueessa; tai
- 3) kulkee ahtaissa tai vaikeakulkuisissa kulkuvesissä tai muissa vastaavissa paikoissa.

## 8 §

*Vahtikuntoisuus kansivahdissa*

Kansiosaston vahtijärjestelyn on oltava sellainen, ettei väsymys heikennä vahtipäällikön tai vahdin miehistöjäsenten suorituskykyä. Työt on aluksella järjestettävä siten, että matkan aloitettava vahti samoin kuin seuraavatkin vahdit ovat vahdin aloittaessaan tarpeeksi levänneitä ja muutenkin tehtävänsä edellyttämässä kunnossa.

## 9 §

*Navigointi*

Matka on suunniteltava etukäteen siten, että kaikki siihen liittyvät tiedot otetaan huomioon ja kaikki määritellyt suunnat tarkistetaan ennen matkan aloittamista.

Sen varmistamiseksi, että alus kulkee suunnitellun suunnan mukaisesti, on vahdin aikana aluksen ohjattu suunta, sijainti ja nopeus tarkistettava tarpeeksi lyhyin väliajoin käyttäen hyväksi tähän tarkoitukseen sopivia, saatavilla olevia merenkulun apuvälineitä.

Vahtipäällikön on tarkoin tunnettava kaikkien aluksella olevien turvallisuus- ja navigointilaitteiden sijainti ja toiminta. Hänen on myös tunnettava ja otettava huomioon näiden laitteiden toimintarajoitukset.

Vahtipäällikölle ei saa antaa sellaista tehtävää eikä hän saa ryhtyä sellaiseen tehtävään, joka voisi häiritä aluksen turvallista navigointia.

## 10 §

*Navigointivarusteet*

Vahtipäällikön on mahdollisimman tehokkaasti käytettävä kaikkia käytettävissä olevia navigoinnin apuvälineitä.

Käytettäessä tutkaa vahtipäällikön on aina ehdottomasti noudatettava niitä tutkan käyttöä koskevia säännöksiä ja määräyksiä, jotka sisältyvät yhteentörmäämisen ehkäisemiseksi merellä annettuihin säännöksiin ja määräyksiin.

Tarvittaessa vahtipäällikön tulee viivytystä käyttäen peräsintä, koneita tai äänimerkinantolaitetta.

## 11 §

*Navigointiin liittyvät velvollisuudet*

Vahtipäällikön on:

1) pidettävä vahtinsa komentosillalla, josta hän ei saa missään olosuhteissa poistua ennen kuin hänet on asianmukaisesti vapautettu;

2) huolehdittava aluksen turvallisesta navigoinnista, vaikka aluksen päällikkö olisi läsnä komentosillalla, kunnes päällikkö selvästi ilmoittaa hänelle ottavansa vastuun itselleen ja tämä on molempien taholta ymmärretty;

3) ilmoitettava päällikölle heti, kun hän on vähänkin epävarma, mihin toimenpiteeseen hänen on ryhdyttävä turvallisuuden varmistamiseksi; sekä

4) oltava luovuttamatta vahtia seuraavalle vahtipäällikölle, jos hänellä on aihetta olettaa, ettei tämä ilmeisesti kykene suorittamaan tehtäviään tehokkaasti; asiasta on tällöin ilmoitettava päällikölle ja tehtävä merkintä laivapäytäkirjaan.

Ottaessaan vastaan vahdin vahtipäällikön on otettava selville aluksen merkinnänpidon mukainen tai havaittu sijainti, varmistettava aiottu matka, suunta ja nopeus sekä otettava huomioon kaikki vahtinsa aikana odotettavissa olevat merenkululliset vaaratekijät.

Vahdin aikana on tehtävä asianmukaisia merkintöjä aluksen kulusta ja muusta navigointia koskevasta toiminnasta.

## 12 §

*Tähystys*

Tähystäjän on hoidettava tehtävänsä niin, että hän voi asianmukaisesti havaita ja ilmoittaa vahtipäällikölle mahdollisen yhteentörmäysvaaran, karilleajoavaaran ja muun merenkulullisen vaaratilanteen läheisyyden. Lisäksi hänen velvollisuuksiinsa kuuluu hädässä olevien alusten tai lentokoneiden, haaksirikkoisten, hylkyjen ja hylkytavaroiden tähystys.

Tähystystä järjestettäessä sekä tähystettäessä on otettava huomioon:

1) että tähystäjän on voitava omistautua täydellisesti tähystäjän tehtäväänsä ja ettei hän saa vastaanottaa eikä hänelle saa määrätä muita tehtäviä, jotka voisivat häiritä tähystystä;

2) että tähystäjän ja ruorimiehen tehtävät ovat erillisiä ja ettei ruorimies alusta ohjatesaan voi toimia tähystäjän muilla kuin sellaisilla pienillä aluksilla, joiden ohjauspaikalta on rajoittamaton näkyvyys ympäri koko näköpiirin, joissa näkyvyys yölläkään ei ole rajoitettu ja joissa muutkaan seikat eivät ole esteenä asianmukaiselle tähystykselle;

3) että vahtipäällikkö voi, jollei 6 §:n 3 momentin säännöksistä muuta johdu, toimia ainoana tähystäjänä päivänvalon aikana vain, milloin:

a) tilanne on huolellisesti arvioitu ja on täysin varmistauduttu siitä, että on turvallista tähystää yksin;

b) on otettu huomioon kaikki asiaan vaikuttavat tekijät, kuten säätila, näkyvyys, liikenteen tiheys, merenkulullisten vaarojen läheisyys ja erityisesti liikennejakoalueilla tai niiden läheisyydessä navigoitaessa välttämätön tarkkaavaisuus; ja

c) lisähenkilökuntaa voidaan välittömästi kutsua aluksen komentosillalle, kun tilanteen muutos sitä vaatii.

## 13 §

*Navigointi luotsin ollessa aluksella*

Huolimatta luotsille kuuluvista tehtävistä ja velvollisuuksista ei luotsin läsnäolo vapauta päällikköä tai vahtipäällikköä heidän tehtävistään ja velvollisuuksistaan varmistaa aluksen turvallisuus. Päällikön ja luotsin on vaihdettava keskenään tietoja, jotka koskevat navigointimenetelmiä, paikallisia olosuhteita ja aluksen ominaisuuksia. Päällikön ja vahtipäällikön on oltava läheisessä yhteistyössä luotsin kanssa ja seurattava huolellisesti aluksen sijaintia ja liikkeitä.

## 14 §

*Merellisen ympäristön suojelu*

Päällikön ja vahtipäällikön on tunnettava ne seuraukset, jotka saattavat aiheutua merellisen ympäristön tahallisesta tai tahattomasta pilaamisesta, ja heidän on ryhdyttävä kaikkiin mahdollisiin varotoimiin meren pilaamisen eh-

käisemiseksi ottaen erityisesti huomioon Suomen hyväksymät kansainväliset sopimukset ja satamia koskevat määräykset.

### 3 luku

#### Koneosasto

##### 15 §

##### *Koneosaston vahtijärjestelyt*

Aluksen konepäällikön on aluksen päällikköä kuultuaan varmistettava, että vahdinpitojärjestelyt koneosastolla ovat riittävät turvallisen vahdin ylläpitämiseksi.

Päätettäessä vahdin kokoonpanosta, johon kuuluu myös konemiehistöä, on erityisesti otettava huomioon:

- 1) aluksen tyyppi;
- 2) koneiston tyyppi ja kunto;
- 3) käytölle asetettavat erikoisvaatimukset, jotka johtuvat esimerkiksi sää- tai jääolosuhteista, saastuneista vesistä, matalista vesistä, hätätilanteesta, vaurion rajoittamisesta tai ympäristön pilaantumisen torjunnasta;
- 4) vahtihenkilökunnan pätevyys ja kokemus;
- 5) ihmishengen, aluksen, lastin ja sataman turvallisuus sekä ympäristön suojeleminen;
- 6) kansainväliset, kansalliset ja paikalliset säännökset ja määräykset; sekä
- 7) aluksen normaalin käytön ylläpitäminen.

##### 16 §

##### *Konepäällikön ja koneosaston vahtipäällikön tehtävät*

Konepäällikön on yhteistoimin aluksen päällikön kanssa ennen matkaa päätettävä matkalle varattavista polttoainemääristä, vedestä, voiteluöljystä, kemikaaleista, kulutus- ja muista varaosista, työkaluista sekä muista tarpeellisista tarvikkeista.

Koneosaston vahtipäällikkö huolehtii konepäällikön antamien ohjeiden mukaisesti tehtäväalueeseensa kuuluvien koneiden ja laitteiden valvonnasta, käytöstä ja tarkistuksista. Vahtipäällikkö toimii konepäällikön edustajana ja hänen ensisijaisena velvollisuutenaan on joka tilanteessa valvoa aluksen turvallisuuteen vaikuttavan koneiston turvallista ja tehokasta käyttöä ja toimintaa.

##### 17 §

##### *Koneosaston vahtipäällikön velvollisuudet*

Koneosaston vahtipäällikön on varmistettava, että pysytään suunnitelmien mukaisessa vahdinpitojärjestelyssä. Vahtiin kuuluvan konemichistön on hänen ohjeittensa mukaisesti avustettava potkurikoneiston ja apulaitteiden turvallisen ja tehokkaan toiminnan varmistamisessa.

Vahtipäällikön on varmistettava, että pää- ja apukoneistoja valvotaan jatkuvasti, että sopivin aikavälein tarkastetaan kone- ja ohjauslaitteet ja että jokaisen havaitun virhetoiminnan korjaamiseksi ryhdytään asianmukaisiin toimenpiteisiin.

Vahtipäällikölle ei saa antaa sellaista tehtävää eikä hän saa ryhtyä mihinkään sellaiseen tehtävään, joka voisi häiritä hänen päätehtäväänään olevaa potkurikoneiston ja sen apulaitteiden valvontaa. Siihen saakka kunnes hänet on asianmukaisesti vapautettu vahdista hänen on varmistauduttava siitä, että pää- ja apukoneistoa valvotaan jatkuvasti.

##### 18 §

##### *Toimenpiteet konevahdin alkaessa*

Konevahdin alkaessa on kaikki toimintaan liittyvät tekijät ja koko koneiston kunto tarkistettava. Tällöin on kiinnitettävä huomiota jokaiseen koneeseen, joka ei toimi kunnollisesti, jossa epäillään syntyvän virhetoimintoja tai joka tarvitsee erikoishuoltoa. Samoin on otettava huomioon mahdollisesti jo suoritettujen toimenpiteiden. Tarvittavat lisätoimenpiteet on suunniteltava.

##### 19 §

##### *Toiminta konevahdin aikana*

Konehuoneen ollessa miehittettynä on koneosaston vahtipäällikön oltava jatkuvasti valmiina käyttämään potkurikoneistoa muuttaakseen potkurin kierroslukua tai kiertosuuntaa. Konehuoneen ollessa ajoittain miehittämätön on vahtipäälliköksi määrätyn konemestarin oltava aina tavoitettavissa ja valmiina siirtymään konehuoneeseen.

Kaikki komentosillalta tulevat käskyt on pantava viipymättä täytäntöön. Potkurikoneiston kierrosluvun ja kiertosuunnan muutokset on merkittävä muistiin, jollei merenkulkuhallitus jonkin tietyn aluksen kohdalla pidä tätä käytännössä mahdottomana aluksen koon tai

muiden ominaisuuksien vuoksi. Koneiston ollessa käsiohjauksessa vahtipäällikön on varmistettava, että pääkoneiston ohjauslaitteet ovat jatkuvasti miehitetyt niin valmiuden kuin koneohjailunkin aikana.

Riittävää huomiota on kiinnitettävä koko koneiston kunnossapitoon ja sen kunnan ylläpitämiseen mukaan luettuina mekaaniset, sähköiset, hydrauliset ja pneumaattiset järjestelmät, niiden valvontalaitteet ja niihin liittyvät turvalaitteet sekä kaikki asuintilojen huoltolaitteet sekä varastojen ja varaosien käytön kirjaaminen.

## 20 §

*Varmistustoimenpiteet*

Konepäällikön on varmistauduttava siitä, että koneosaston vahtipäällikön tiedossa ovat kaikki vahdin aikana suoritettavat ennaltaehkäisevät kunnossapitotoimenpiteet sekä vaurioiden valvonta- tai korjaustoimenpiteet. Vahtipäällikön tehtävänä on huolehtia kaiken huollettavan tai korjattavan koneiston erottamisesta ja tarvittavista ohituksista sekä säädöistä. Työt on merkittävä muistiin.

Ennen vahdin luovuttamista vahtipäällikön on varmistauduttava siitä, että kaikki pää- ja apukoneiston toimintaan liittyvät tapahtumat ja toimenpiteet on merkitty asianmukaisella tavalla muistiin.

Kun konehuone on asetettu valmiustilaan, vahtipäällikön on varmistauduttava siitä, että kaikki koneet ja laitteet, joita mahdollisesti tullaan käyttämään koneohjailun aikana, ovat välittömästi käyttövalmiina ja että riittävä varateho on peräsinkonetta varten ja muihin tarpeisiin.

## 21 §

*Toiminta vaaratilanteissa*

Alusta ja sen henkilökuntaa uhkaavan vaaran torjumiseksi vahtipäällikön on ilmoitettava komentosillalle tulipalon syttymisestä, koneiloissa odotettavissa olevasta häiriöstä, joka saattaa hidastaa aluksen vauhtia, ohjauksessa odotettavissa olevasta virhetoiminnasta, potkurikoneiston pysähtymisestä tai sähköjärjestelmässä tapahtuvasta muutoksesta tai muusta samankaltaisesta aluksen turvallisuutta uhkaavasta vaarasta. Tämä ilmoitus on, mikäli mahdollista, tehtävä ennen korjaus- tai muihin toimenpiteisiin ryhtymistä, jotta komentosillalla

on käytettävissä mahdollisimman paljon aikaa ryhtyä kaikkiin tarvittaviin toimenpiteisiin merivaurion välttämiseksi.

## 22 §

*Konevahdille asetettavat vaatimukset*

Konevahdin jokaisen jäsenen on tunnettava oma tehtävänsä vahdinpidossa.

Lisäksi jokaisen konevahdin jäsenen on tunnettava:

- 1) soveltuvin osin aluksen sisäisen viestintän käyttö;
- 2) koneiloista johtavat poistumistiet;
- 3) konehuoneen hälytysjärjestelmät mukaanlukien eri hälytysten erottaminen toisistaan ja varsinkin CO<sub>2</sub>-hälytyksen erottaminen muista; sekä
- 4) koneilojen palonsammutuslaitteiden sijainti ja käyttö.

## 23 §

*Konevahdin kokoonpano*

Matkan aikana konevahdin kokoonpanon on jatkuvasti oltava riittävä, jotta kaiken aluksen toimintaan vaikuttavan koneiston turvallinen toiminta on varmistettu sekä käsi- että automaattiohjauksessa. Vahdin on myös vastattava vallitsevaa tilannetta ja olosuhteita.

Konevahtia järjestettäessä on otettava huomioon:

- 1) aluksen turvalliseen käyttöön vaikuttavan koneiston jatkuva, riittävä valvonta;
- 2) kauko-ohjatun potkuri- ja ohjauskoneiston sekä näiden säätölaitteiden kunto ja käyttövarmuus, ohjauslaitteiden sijainti ja tarvittavat toimenpiteet siirryttäessä toimintahäiriön tai hätätilanteen vuoksi käsiohjaukseen;
- 3) tulipalon kiinteät havaitsemislaitteet sekä kiinteiden palonsammutus- ja palontorjuntalaitteiden sijainti ja toiminta;
- 4) sellaisten apu-, vara- tai hätälaitteiden käyttö ja toimintakunto, joilla on merkitystä aluksen turvallisuudelle navigoinnille tai kiinnittämiseksi;
- 5) toimenpiteet ja menetelmät, jotka ovat tarpeen koneiston kunnan ylläpitämiseksi sen tehokkaan toiminnan takaamiseksi kaikissa laivan käyttötilanteissa; sekä
- 6) kaikki muut konevahdille asetettavat vaatimukset, joita erityiset toimintaolosuhteet saattavat aiheuttaa.

Aluksen ollessa suojaamattomassa ankkuri-paikassa konepäällikön tulee tiedustella aluksen päälliköltä, pidetäänkö konehuoneessa samanlaista vahtia kuin matkan aikana.

## 24 §

*Vahtikuntoisuus konevabdissa*

Koneosaston vahtijärjestelyn on oltava sellainen, ettei vahdin jäsenten suorituskykyä heikennä väsymys. Konepäällikön on järjestettävä työt siten, että matkan aloittava vahti samoin kuin seuraavatkin vahdit ovat työnsä aloittaessaan tarpeeksi levänneitä ja muutenkin tehtävänsä sopivassa kunnossa.

## 25 §

*Koneosasto ja merellisen ympäristön suojele*

Konepäällystön ja konemiehistön on tunnettava ne seuraukset, jotka saattavat aiheutua merellisen ympäristön tahallisesta tai tahattomasta pilaamisesta ja heidän on ryhdyttävä kaikkiin mahdollisiin varotoimiin meren pilaantumisen ehkäisemiseksi, huomioon ottaen erityisesti Suomen hyväksymät kansainväliset sopimukset ja satamia koskevat määräykset.

## 4 luku

**Satamavahdin pito**

## 26 §

*Satamavahdinpidossa huomioitavat periaatteet*

Aluksen ollessa turvallisesti laiturissa tai ankkuroituna satama-alueella aluksen päällikön on turvallisuuden varmistamiseksi järjestettävä asianmukainen ja tehokas vahdinpito.

Vahteja suunniteltaessa on otettava huomioon Suomen hyväksymät kansainvälisesti hyväksytyt suositukset ja ohjeet siten kuin merenkulkuhallitus tarkemmin määrää.

## 27 §

*Vaarallisia aineita kuljettavien alusten satamavahdinpidon vähimmäisvaatimukset*

Jos aluksessa on irtolastina vaarallista ainetta, joka on tai saattaa olla räjähtävää, palavaa, myrkyllistä, terveydelle vaarallista tai ympäristöä pilaavaa, on aluksen päällikön turval-

lisen kone- ja kansivahdin varmistamiseksi huolehdittava, että valmiudessa on aina vähintään yksi päällystään kuuluva, jolla on määräysten mukainen pätevyys, ja tarvittaessa miehistöä silloinkin, kun alus on turvallisesti laiturissa tai ankkuroituna satama-alueella.

Jos aluksessa on muuna kuin irtolastina vaarallista ainetta, joka on tai saattaa olla räjähtävää, palavaa, myrkyllistä, terveydelle vaarallista tai ympäristöä pilaavaa, on aluksen päällikön suunnitellessaan turvallista vahdinpitojärjestelyä kiinnitettävä riittävästi huomiota vaarallisen aineen luonteeseen ja määrään sekä siihen, miten se on pakattu ja ahdattu. Lisäksi hänen on otettava huomioon mahdolliset aluksessa tai satamassa vallitsevat erikoisolosuhteet.

Tässä pykälässä tarkoitettua vahdinpitoa suunniteltaessa on otettava huomioon Suomen hyväksymät kansainvälisesti hyväksytyt suositukset ja ohjeet siten kuin merenkulkuhallitus tarkemmin määrää.

## 5 luku

**Erinäisiä säännöksiä**

## 28 §

*Radiovahdinpito*

Aluksen radiovahdinpidosta on voimassa, mitä siitä on erikseen säädetty.

## 29 §

*Valvonta*

Merenkulkuhallitus valvoo tämän asetuksen noudattamista ja antaa tarvittaessa tarkempia määräyksiä sen soveltamisesta.

## 30 §

*Poikkeukset*

Merenkulkuhallitus voi asianomaisia merenkulkuhallituksen järjestöjä kuultuaan, ottaen huomioon aluksen rakenteen, käyttötarkoituksen sekä ne olosuhteet, joiden vallitessa alus liikennöi, hakemuksesta myöntää yksittäistapauksessa poikkeuksia tämän asetuksen säännöksistä tai sen nojalla annetuista määräyksistä, jos niiden soveltaminen on katsottava kohtuuttomaksi tai tarpeettomaksi. Helpotus ei kuitenkaan saa olla ristiriidassa Suomen hyväksymien kansainvälisten sopimusten kanssa.



## 31 §

*Rangaistussäännökset*

Joka rikkoo tämän asetuksen säännöksiä tai sen nojalla annettuja määräyksiä, on tuomitava *vahdinpidosta aluksella annettujen säännösten tai määräysten rikkomisesta* sakkoon, jolle teosta ole muualla laissa säädetty ankarampaa rangaistusta.

Helsingissä 25 päivänä syyskuuta 1981

Tasavallan Presidentin estyneenä ollessa

Pääministeri

MAUNO KOIVISTO

## 32 §

*Voimaantulo*

Tämä asetus tulee voimaan 1 päivänä tammikuuta 1982. Asetuksen 4 §:ää sovelletaan kuitenkin vasta 1 päivästä tammikuuta 1983 lukien.

Kauppa- ja teollisuusministeri *Pirkko Työläjärvi*



# SJÖFARTSSTYRELSENS INFORMATIONSBLAD

16.10.1981

Helsingfors

Nr 28/81

## FÖRORDNING OM VAKTHÅLLNINGEN PÅ FARTYG

Sjöfartsstyrelsen meddelar att den 25 september 1981 har givits en förordning om vakthållningen på fartyg, (666/81).

Förordningen träder i kraft 1.1.1982.

Förordningstexten publiceras nedan.

Chef för sjöfartsavdelningen  
sjöfartsråd

Oso Siivonen

Sjöfartsöverinspektör

Simo Aarnio

Nr 666

## Förordning om vakthållningen på fartyg

Given i Helsingfors den 25 september 1981

På föredragning av handels- och industriministern stadgas med stöd av 8 § sjölagen av den 9 juni 1939 (167/39), sådant detta lagrum lyder delvis ändrat genom lag av den 26 maj 1967 (237/67):

1 kap.

Allmänna stadganden

1 §

*Tillämpningsområde*

Denna förordning tillämpas på finskt fartyg, då detta används för sjöfart.

Förordningen gäller dock inte:

- 1) fartyg vars dräktighet understiger 100 bruttoregister-ton;
- 2) försvarsmaktens fartyg, om det inte används i allmän trafik för transporter av passagerare eller last;
- 3) fiskefartyg, då det bedriver fiske; ej heller
- 4) fartyg som bogserar flytande trävaruflotte på finskt insjö- eller kustvatten; på fartygets kommandobrygga skall dock alltid finnas en person med navigationsbehörighet, då fartyget är i gång.

*Sjövägsreglernas prioritet*

2 §

Stadgandena i denna förordning befriar dock inte fartyg eller fartygsgrupp från tillämpningen av konventionen om de internationella reglerna till förhindrande av sammanstötning till sjöss, 1972 (FördrS 30/77; sjövägsreglerna).

3 §

*Definitioner*

I denna förordning avses med:

*kommandobrygga* det utrymme jämte bryggvingar där till fartygets gång anslutna kontroll- och övervakningsanordningar är placerade och från vilken under alla förhållanden utkik kan hållas runt hela horisonten;

*kommandobryggans omedelbara närhet* en placering som är så nära kommandobryggan att direkt förbindelse mellan vaktchefen och

person som omedelbart kan fås till platsen kan upprätthållas;

*direkt förbindelse* det att vaktchefen och vederbörande person kan såväl se varandra som tala till varandra;

*automatstyrning* styrning varmed fartyget medels godkänd anordning hålls i inställd kurs utan handstyrning och utan fortlöpande tillsyn;

*vakt* både den personal som bildar vakten och den tid vakten varar;

*vaktchef* den person som ansvarar för avdelningens vakthållning;

*maskinrum* den del av maskineriutrymmet vari ingår sådana till framdrivningsmaskineriet hörande anordningar vilkas funktion måste övervakas; övervakningen kan ske antingen så, att maskinrummet är bemannat, eller så, att övervakningen sköts av en automatik jämte anslutet alarmsystem;

*bemannat maskinrum* maskinrum där maskinavdelningens personal övervakar olika maskiners funktion antingen centraliserat från en plats i maskinrummet eller genom att efter behov göra inspektionsronder;

*tidvis obemannat maskinrum* maskinrum där maskineriet till sin tekniska nivå och automatiseringsgrad är sådant att det under en begränsad tid av dygnet kan övervakas utom maskinrummet;

*maskinutrymmen* utrymmen som innehåller maskiner och anordningar av olika typ vilkas funktion skall övervakas;

*ton bruttodräktighetens registerton* enligt finskt mätbrev; samt

*litet fartyg* fartyg vars bruttodräktighet är högst 500 registerton.

#### 4 §

Såsom *behörig vaktman i sjövakt* anses en vaktman:

- 1) som är minst 16 år gammal;
- 2) som särskilt i fråga om syn- och hörsel-förmågan uppfyller de krav som uppställs i stadgandena och bestämmelserna om sjömännens hälsotillstånd; och
- 3) som har minst 12 månaders sjötjänst, varav minst sex månader i däckstjänst särskilt i uppgifter som anslutit sig till vakthållningen till sjöss, eller som vid sjömansyrkesskola avlagt kursen på grundstudielinjen för sjömän och som har minst två månaders sjötjänst.

Av vaktman som ensam handhar sjövakt krävs likväl minst 12 månaders däckstjänst,

vari kan inräknas tiden för avlagd kurs vid sjömansyrkesskola på grundstudielinjen för sjömän. Han skall dock ha minst sex månaders däckstjänst speciellt i uppgifter som ansluter sig till vakthållningen till sjöss.

I fråga om fartyg i insjö- eller kusttrafik anses likväl som behörig vaktman i sjötrafik den som uppfyller kraven i 1 mom. 1 och 2 punkterna och som har minst fem månaders tjänst i däcksmannauppgifter i dylik trafik.

På fartyg som transporterar farliga ämnen gäller beträffande vaktmännens behörighet dessutom vad därom är särskilt stadgat.

## 2 kap.

### Däcksavdelningen

#### 5 §

#### *Däcksavdelningens vaktarrangemang*

Däcksvaktens sammansättning skall alltid vara tillräcklig och lämplig med avseende på förhållandena och situationen. I fråga om sammansättningen skall även upprätthållandet av vederbörlig utkik beaktas.

Kommandobryggan får aldrig lämnas obemannad.

Då beslut fattas om sammansättningen av en vakt i vilken ingår även däcksmanskap, skall särskilt beaktas:

- 1) väderleksförhållandena, sikten och om det råder dagsljus eller mörker;
- 2) närheten av nautiska faror vilka kan förutsätta att vaktchefen skrider till speciella åtgärder i fråga om navigeringen;
- 3) användningen av och funktionsdugligheten hos de nautiska hjälpmedlen, såsom radarn, de övriga elektroniska positionsbestämningsapparaterna och alla anordningar som inverkar på fartygets säkra navigering;
- 4) huruvida fartyget är försett med automatstyrning; samt
- 5) andra exceptionella krav som speciella verksamhetsförhållanden eventuellt ställer på sjövakten.

#### 6 §

#### *Däcksvaktens sammansättning*

Befälhavaren är skyldig att tillse, att sjövaktens sammansättning alltid överensstämmer med de rådande förhållandena. När tryggheten ombord det kräver, är befälhavaren skyldig

och även berättigad att anlita befäl och manskap för att förstärka sjövakten på fartyget eller ändra dess sammansättning.

På fartyg som saknar godtagbar automatstyrning och internt kommunikationssystem och på fartyg där dessa system inte är i funktionsdugligt skick skall vakten utöver vaktchefen omfatta minst två behöriga vaktmän.

På fartyg som har funktionsduglig automatstyrning och internt kommunikationssystem skall, när dessa hjälpmedel är i användning, vakten utöver vaktchefen omfatta minst en behörig vaktman. Denna vaktman skall på tank- och passagerarfartyg tjäna som utkik på kommandobryggan. På andra fartyg skall vaktmannen antingen tjäna som utkik på kommandobryggan eller vara i beredskap i dess omedelbara närhet. När vaktman står till rors och antingen fortgående ger akt på fartygets kurs eller styr fartyget för hand, skall ytterligare en behörig vaktman kallas till vakten för att antingen hålla utkik eller vara i beredskap såsom ovan sagts.

#### 7 §

##### *Placering av utkik.*

##### *Vaktens sammansättning i särskilda fall*

Om inte av stadgandena i 6 § 3 mom. annat följer, kan utkiken enligt befälhavarens eller vaktchefens prövning placeras antingen på kommandobryggan, på sådan plats i omedelbar närhet av kommandobryggan där det är sikt över hela horisonten, på uppbyggnaden i fören eller i utkikskorgen. Utkiken skall från utkiksplatsen kunna meddela sina observationer till vaktbefälet antingen muntligt eller med tekniska hjälpmedel.

Omfattar vakten endast en vaktman och ställs han att hålla utkik på annat ställe än kommandobryggan, skall särskilt för varje fall, med beaktande av alla inverkanse faktorer, såsom farvattnets beskaffenhet och fartygets storlek, avgöras om till vakten ytterligare skall kallas en behörig vaktman.

På kommandobryggan skall förutom vaktchefen och utkiken vid rodret alltid finnas en person som uppfyller kraven för behörig vaktman och som antingen fortgående ger akt på fartygets kurs och automatstyrning eller styr fartyget för hand:

1) vid dimma eller under begränsade siktförhållanden;

2) när fartyget löper in eller ut eller seglar i konvoj; eller

3) i tränga eller svårframkomliga farvatten eller på andra motsvarande ställen.

#### 8 §

##### *Lämpligt skick för däcksvaktsuppgifter*

Vaktarrangemangen inom däcksavdelningen skall vara sådana att prestationsförmågan hos vaktchefen eller vaktens manskapsmedlemmar inte nedsätts av trötthet. Arbetena på fartyget skall ordnas så, att den vakt som börjar resan, liksom även de följande vakterna, är tillräckligt utvilade när de börjar sitt arbete och även för övrigt är i lämpligt skick för uppgiften.

#### 9 §

##### *Navigation*

En resa skall på förhand planeras så, att alla uppgifter i anslutning därtill beaktas och alla definierade kurser kontrolleras innan resan inleds.

För säkerställande av att fartyget går enligt den planerade kursen skall under vakten den kurs som fartyget styrs i ävensom positionen och farten kontrolleras med tillräckligt korta mellanrum med anlitan av de för ändamålet lämpliga tillbudsstående hjälpmedlen för navigeringen.

Vaktchefen skall vara helt förtrogen med var fartygets samtliga säkerhets- och navigeringsanordningar är placerade och hur de fungerar. Han skall även vara förtrogen med dessa anordningars funktionsinskränkningar och beakta dem.

Vaktchefen får inte åläggas eller åtaga sig sådana uppgifter som kan störa fartygets säkra navigering.

#### 10 §

##### *Navigeringsutrustning*

Vaktchefen skall så effektivt som möjligt anlita samtliga tillbudsstående hjälpmedel för navigeringen.

När radarn används, skall vaktchefen alltid ovillkorligen följa de föreskrifter om användning av radar som ingår i stadgandena och bestämmelserna om förhindrande av sammanstötning till sjöss.

Då behov föreligger bör vaktchefen ofördröjligen använda rodret, maskinerna och ljudsignalerna.

## 11 §

*Skyldigheter i anslutning till navigeringen*

Vaktchefen skall:

1) hålla sin vakt på kommandobryggan, varifrån han under inga omständigheter får avlägsna sig innan han på vederbörligt sätt blivit befriad;

2) ansvara för fartygets säkra navigering oberoende av befälhavarens närvaro på kommandobryggan, intill dess befälhavaren klart meddelat honom att han själv övertar ansvaret och vardera har förstått detta;

3) omedelbart meddela befälhavaren även om han är det minsta osäker på vilka åtgärder han måste vidtaga med tanke på säkerheten; och han får

4) inte överlämna vakten till följande vaktchef, om han har skäl att antaga att denne uppenbarligen inte är i stånd att sköta sin uppgift på ett effektivt sätt; saken skall härvid meddelas befälhavaren och antecknas i skeppsdagboken.

När vaktchef tar emot vakten, skall han göra klart för sig fartygets position enligt bestickföringen eller gjorda iakttagelser, förvissa sig om den planerade resan, kursen och farten samt beakta alla de nautiska faromoment som kan motses under hans vaktställning.

Under vakten skall göras vederbörliga anteckningar om fartygets gång och andra funktioner rörande navigeringen.

## 12 §

*Utkik*

En utkik skall sköta sin uppgift så, att han på sakenligt sätt kan konstatera eventuell sammanstötningrisk, risk för grundstötning och annan nautisk fara och underrätta vaktchefen därom. Till hans skyldigheter hör dessutom att hålla utkik efter fartyg eller flygplan i nöd, skeppsbrutna, vrak och vrakgods.

Då utkik anordnas och upprätthålls skall beaktas att:

1) utkiken helt skall kunna ägna sig åt sin uppgift att hålla utkik och att han inte får åtaga sig eller ombetros åligganden som kan störa denna uppgift;

2) utkikens och rorsmannens uppgifter är separata, och att rorsmannen när han manövrerar fartyget inte kan fungera som utkik på andra än små fartyg, där sikten från styrplatsen är helt fri över hela horisonten och där det

inte finns några störningar i nattsikten och inte heller några andra faktorer hindrar den sakenliga utkiken;

3) om inte av stadgandena i 6 § 3 mom. annat följer, vaktchefen kan vara enda utkik under den tid det är dagsljus endast då:

a) situationen noggrant har bedömts och full visshet har nåtts om utkik på ett betryggande sätt kan hållas av en enda person;

b) alla faktorer som inverkar på saken har beaktats, såsom väderleken, sikten, trafiktätheten, närheten av nautiska faror och, speciellt vid navigering inom trafikfördelningsområden eller i deras närhet, nödig särskild uppmärksamhet; samt

c) mer personal omedelbart på kallelse kan fås till fartygets kommandobrygga, när en förändring i situationen så kräver.

## 13 §

*Navigering med lots ombord*

Oberoende av de uppgifter och skyldigheter som ankommer på lots befriar inte lotsens närvaro befälhavaren eller vaktchefen från att sköta sina åligganden och skyldigheter med tanke på fartygets säkerhet. Befälhavaren och lotsen skall utbyta upplysningar om navigeringsmetoder, lokala förhållanden och fartygets egenskaper. Befälhavaren och vaktchefen skall ha nära samarbete med lotsen och noggrant följa fartygets position och rörelser.

## 14 §

*Skyddande av den marina miljön*

Befälhavaren och vaktchefen skall känna till de följder som kan uppstå genom att den marina miljön med eller utan avsikt förorenas, och de skall vidtaga alla möjliga försiktighetsåtgärder för att förhindra en dylik förorening, med särskilt beaktande av de internationella fördrag som Finland godkänt samt bestämmelserna om hamnar.

## 3 kap.

*Maskinavdelningen*

## 15 §

*Maskinavdelningens vaktarrangemang*

Maskinchefen på fartyg skall, efter att ha hört fartygets befälhavare, försäkra sig om att

vaktarrangemangen i maskinavdelningen är tillräckliga med tanke på en trygg vakthållning.

Vid bestämmande av vaktens sammansättning, vilken även omfattar behörigt maskinmanskap, skall särskilt beaktas:

- 1) fartygets typ;
- 2) maskineriets typ och skick;
- 3) särskilda krav som bör ställas på användningen och som till exempel kan bero på väderleks- och isförhållanden, förorenat vatten, grunt vatten, nödsituation, begränsning av skada eller undvikande av miljöns förorening;
- 4) vaktpersonalens behörighet och erfarenhet;
- 5) säkerheten i fråga om människoliv, fartyg, last och hamn samt skyddandet av miljön;
- 6) internationella, nationella och lokala stadganden och föreskrifter; samt
- 7) upprätthållandet av fartygets normala drift.

#### 16 §

##### *Uppgifterna för maskinchefen och vaktchefen*

Maskinchefen skall i samverkan med fartygets befälhavare före resan besluta om hur mycket bränsle, vatten, smörjolja, kemikalier, konsumtions- och övriga reservdelar, redskap och andra nödvändiga tillbehör som bör reserveras för resan.

Vaktchefen på maskinavdelningen sköter i enlighet med maskinchefens anvisningar om övervakningen, driften och justeringen av de maskiner och anordningar som hör till hans ansvarsområde. Vaktchefen fungerar som maskinchefens representant, och hans främsta plikt är att i varje situation tillse att de maskiner som inverkar på fartygets säkerhet används och fungerar på ett tryggt och effektivt sätt.

#### 17 §

##### *Skyldigheter för vaktchef på maskinavdelningen*

Vaktchefen skall försäkra sig om att det planerade vaktarrangemanget upprätthålls. Det maskinmanskap som hör till vakten skall enligt vaktchefens anvisningar bidra till att trygga propellermaskineriets och hjälpanordningarnas säkra och effektiva funktion.

Vaktchefen skall försäkra sig om att huvud- och hjälpmaskinerna fortgående övervakas, att

maskin- och styrutrymmena med lämpliga intervaller granskas och att sakenliga åtgärder för avhjälpan av varje upptäckt felfunktion vidtages.

Vaktchefen får inte åläggas eller åtaga sig sådana uppgifter som kan störa honom vid skötseln av hans huvuduppgift som är att övervaka propellermaskineriet och dess hjälpanordningar. Han skall försäkra sig om att huvud- och hjälpmaskineriet är under fortsatt övervakning tills han på vederbörligt sätt befrias från vakthållning.

#### 18 §

##### *Åtgärder vid maskinvakts början*

När maskinvakten börjar, skall alla till funktionen anslutna faktorer samt hela maskineriets skick kontrolleras. Härvid skall uppmärksamhet fästas vid varje maskin som inte fungerar ordentligt, där felfunktioner misstänks uppkomma eller som kräver specialservice. De åtgärder som eventuellt redan har vidtagits skall likaså beaktas. Erforderliga tilläggsåtgärder skall planeras.

#### 19 §

##### *Verksamhet under maskinvakten*

När maskinrummet är bemannat, skall vaktchefen på maskinavdelningen fortgående vara redo att använda propellermaskineriet för att ändra propellerns varvtal eller rotationsriktning. När maskinrummet tidvis är obemannat, skall den maskinmästare som förordnats till vaktchef alltid finnas till hands och vara beredd att flytta över till maskinrummet.

Alla order från kommandobryggan skall ofördröjligen verkställas. Ändringarna av propellermaskineriets varvtal och rotationsriktning skall antecknas, om inte sjöfartsstyrelsen i fråga om visst fartyg anser detta i praktiken omöjligt beroende på fartygets storlek eller andra egenskaper. När maskineriet styrs för hand, skall vaktchefen försäkra sig om att huvudmaskineriets styranordningar fortgående är bemannade, under såväl beredskapen som maskinstyrningen.

Tillräcklig uppmärksamhet skall fästas vid hela maskineriets underhåll och upprätthållandet av dess skick inklusive de mekaniska, elektriska, hydrauliska och pneumatiska systemen, deras kontrollanordningar och skyddsan-

ordningarna i anslutning till dem samt serviceanordningarna i samtliga boningsutrymmen ävensom bokföringen av lagren och de reservdelar som använts.

## 20 §

*Säkringsåtgärder*

Maskinchefen skall försäkra sig om att vaktchefen har vetskap om alla de förebyggande åtgärder som skall vidtagas under vakten samt åtgärderna för övervakning eller reparation av skador. Vaktchefen skall draga försorg om att alla maskinerier som skall ses över eller repareras blir avskilda och vid behov förbikopplade samt om att de blir omreglerade. Arbetena skall antecknas.

Innan vaktchefen överlämnar vakten, skall han försäkra sig om att alla tilldragelser och åtgärder i anslutning till huvud- eller hjälpmaskineriet på vederbörligt sätt har antecknats.

När maskinrummet försatts i beredskap, skall vaktchefen försäkra sig om att alla maskiner och anordningar vilka eventuellt kommer att användas under maskinstyrningen är omedelbart färdiga för användning och att det finns tillräcklig reserveffekt för rodermaskinen och andra behov.

## 21 §

*Verksamhet i farliga situationer*

För avvärjande av fara som hotar fartyget och dess personal skall vaktchefen till kommandobryggan göra anmälan om att eld utbrutit, om sådana störningar som kan motses i maskinutrymmena och som kan nedsätta fartygets fart, om felfunktioner som kan förväntas i styrningen, om stopp i propellermaskineriet, om förändringar i elsystemet eller om annan likartad fara som hotar fartygets säkerhet. Denna anmälan skall om möjligt göras innan reparations- och andra åtgärder vidtages, så att man på kommandobryggan skall ha så mycket tid som möjligt till sitt förfogande för att kunna vidtaga alla åtgärder som krävs för undvikande av sjöskada.

## 22 §

*Krav som ställs på maskinvakt*

Alla som är med i maskinvakten skall känna till sin uppgift vid vakthållningen.

Därjämte skall varje medlem av maskinvakt känna till:

- 1) användningen av fartygets interna kommunikeringssystem i tillämpliga delar;
- 2) de vägar som leder ut från maskinutrymmena;
- 3) maskinrummets olika alarmsystem, inklusive hur de olika alarmer skiljer sig från varandra och speciellt hur CO<sub>2</sub>-alarmer skiljer sig från de övriga systemen; samt
- 4) placeringen och användningen av maskinutrymmenas brandsläckningsanordningar.

## 23 §

*Maskinvaktens sammansättning*

Under resan skall maskinvaktens sammansättning fortlöpande vara tillräcklig, så att samtliga maskinerier som inverkar på fartygets drift kan garanteras en trygg funktion vid såväl manuell som automatstyrning. Därtill skall vaktens sammansättning motsvara den aktuella situationen och de rådande förhållandena.

Då maskinvakten anordnas, skall uppmärksamhet fästas vid:

- 1) en fortgående, tillräcklig övervakning av det maskineri som inverkar på fartygets säkra drift;
- 2) det fjärrstyrda propeller- och styrmaskineriets samt dess justeringsanordningars skick och driftsäkerhet, styranordningarnas placering och erforderliga åtgärder för att på grund av funktionsstörning eller annan nödsituation kunna övergå till handstyrning;
- 3) de fasta observationsanordningarna för brand samt placering och funktion för de fasta brandsläcknings- och brandbekämpningsanordningarna;
- 4) sådana hjälp-, reserv- och nödanordningars användning och funktionsskick, som är av betydelse för fartygets säkra navigering eller dess angörande;
- 5) åtgärder och metoder som krävs för att upprätthålla maskineriets skick, så att dess effektiva funktion är garanterad i alla användningssituationer i fråga om fartyget; samt
- 6) alla övriga krav som ställs på maskinvakten till följd av speciella verksamhetsförhållanden.

När fartyget ligger på oskyddad ankringsplats bör maskinchefen fråga befälhavaren om vakt skall hållas såsom under resa.



## 24 §

*Lämplighet för uppgifterna i maskinvakten*

Vaktarrangemanget på maskinavdelningen skall vara sådant att vaktmedlemmarnas prestationsförmåga inte nedsätts av trötthet. Maskinchefen skall ordna arbetena så, att den vakt som börjar resan, liksom även de följande vakterna, är tillräckligt utvilade när de börjar sitt arbete och även för övrigt är i lämpligt skick för sin uppgift.

## 25 §

*Maskinavdelningen och skyddandet av den marina miljön*

Maskinbefälet och maskinmanskaper skall känna till de följder som kan uppstå genom att den marina miljön med eller utan avsikt förorenas, och de skall vidtaga alla möjliga försiktighetsåtgärder för att förhindra en dylik förorening, med särskilt beaktande av de internationella avtal som Finland godkänt samt bestämmelserna om hamnar.

## 4 kap.

*Vakthållning i hamn*

## 26 §

*Principer som skall iakttagas vid vakthållningen i hamn*

När fartyg är tryggt vid kaj eller förankrat på hamnområde, skall fartygets befälhavare för garanterande av säkerheten anordna vederbörlig och effektiv vakthållning.

Vid planering av vakter skall, på sätt som näringsstyrelsen närmare bestämmer, beaktas de internationellt antagna rekommendationer och anvisningar som även godkänts av Finland.

## 27 §

*Minimikrav för vakthållning i hamn i fråga om fartyg som transporterar farliga ämnen*

Vid bulktransport av farligt ämne som är eller kan vara explosivt, brännbart, giftigt, hälsovådligt eller miljöförstörande skall fartygets befälhavare för att trygga en säker maskin- och däcksvakt draga försorg om att minst en sådan medlem av fartygets befäl som äger

föreskriftsenlig behörighet samt vid behov även manskap alltid finns under beredskap, även i det fall att fartyget är tryggt invid kaj eller förankrat på hamnområde.

Om fartyget på annat sätt än i bulk transporterar farligt ämne som är eller kan vara explosivt, brännbart, giftigt, hälsovådligt eller miljöförstörande, skall fartygets befälhavare, då han planerar säker vakthållning, fästa tillräcklig uppmärksamhet vid den farliga lastens natur och mängd samt hur den är förpackad och stuvad. Dessutom skall han beakta eventuella på fartyget eller i hamnen rådande särskilda förhållanden.

När i denna paragraf avsedd vakthållning planeras, skall på sätt som sjöfartsstyrelsen närmare bestämmer, beaktas de internationellt antagna rekommendationer och anvisningar som även godkänts av Finland.

## 5 kap.

*Särskilda stadganden*

## 23 §

*Radiovakthållning*

Angående fartygets radiovakthållning gäller vad därom särskilt stadgats.

## 29 §

*Tillsyn*

Tillsyn över iakttagandet av denna förordning utövas av sjöfartsstyrelsen, vilken vid behov även utfärdar närmare bestämmelser om förordningens tillämpning.

## 30 §

*Undantag*

Sjöfartsstyrelsen kan efter att ha hört vederbörande organisationer inom sjöfartsbranschen, med beaktande av fartygets konstruktion och användningssyfte samt de förhållanden under vilka fartyget trafikerar, i enskilda fall på ansökan bevilja undantag från stadgandena i denna förordning eller de bestämmelser som utfärdats med stöd av den, om deras tillämpning bör anses vara oskälig eller onödig. Lättnaden får likväl inte stå i strid med de internationella avtal som godkänts av Finland.

## 31 §

*Straffstadganden*

Den som bryter mot stadgandena i denna förordning eller mot bestämmelser som utfärdats med stöd av den skall, om inte för gärningen annorstädes i lag är stadgat strängare straff, dömas till böter för *överträdelse av stad-*

*gandena och bestämmelserna om vakthållningen på fartyg.*

## 32 §

*Ikraftträdande*

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1982. Förordningens 4 § tillämpas dock först från den 1 januari 1983.

Helsingfors den 25 september 1981

Vid förfall för Republikens President

Statsminister

MAUNO KOIVISTO

Handels- och industriminister *Pirkko Työläjarvi*