

**Hallituksen esitys eduskunnalle ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen liitteeseen tehtyjen muutosten sekä yleissopimukseen liittyvän teollisuustyöntekijöitä kuljettavia aluksia koskevan kansainvälisen turvallisuussäännösten hyväksymiseksi ja voimaansaattamiseksi sekä laiksi aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisuudesta käytöstä annetun lain muuttamisesta**

## **ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ**

Esityksessä ehdotetaan, että eduskunta hyväksyisi Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä IMO:ssa vuonna 2022 tehdyn teollisuustyöntekijöitä kuljettavia aluksia koskevan kansainvälisen turvallisuussäännösten sekä lain lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta. Turvallisuussäännöstö saatetaan voimaan ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn yleissopimuksen liitteeseen tehdyillä muutoksilla.

Turvallisuussäännöstö sisältää keskeiset teollisuustyöntekijöitä kuljettavia aluksia koskevat turvallisuusvaatimukset merellä tapahtuvassa niin sanotussa offshore-toiminnassa kuten meritullivoimaloiden rakentamisessa ja huoltotoiminnassa sekä öljynporaustoiminnassa, joissa tarvitaan runsaasti ammattitaitoisia henkilöstöä. Teollisuustyöntekijöillä tarkoitetaan kaikkia henkilöitä, joita kuljetetaan tai majoitetaan aluksella offshore-teollisuuden toimintaan liittyviä tehtäviä varten työskentelyn tapahtuessa toisella aluksella tai avomerilaitoksella.

Esityksessä ehdotetaan myös aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisuudesta käytöstä annettuun lakiin muutoksia, jotka koskevat teollisuustyöntekijöiden kuljettamista sellaisilla matkoilla ja sellaisilla aluksilla, jotka eivät kuulu turvallisuussäännösten soveltamisalaan, mutta joista on tarpeellista säätää kansallisesti.

Lisäksi aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisuudesta käytöstä annettuun lakiin ehdotetuilla muutoksilla pantaisiin täytäntöön ro-ro-matkustaja-alusten vakavuusvaatimuksia koskevan Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin muuttamisesta johtuvat kansallista lainsäädäntöä edellyttävät säännökset, joilla vähennettäisiin vaurioituneen aluksen vakavuusvaatimusten monimutkaisuutta sekä teknistä ja hallinnollista rasitetta, jotka johtuvat pääasiassa siitä, että vaurioituneiden ro-ro-matkustaja-alusten selviytymiskyvyn arvioimiseen on kaksi eri järjestelmää.

Yleissopimuksen liitteen muutos ja turvallisuussäännöstö tulevat kansainvälisesti voimaan 1.7.2024. Suomen osalta säännöstö tulee voimaan 1.7.2024, ellei Suomi ilmoita ennen kyseistä päivää vastustavansa muutosta, jolloin säännöstö tulee Suomen osalta voimaan, kun Suomi peruuttaa vastustuksensa. Turvallisuussäännösten voimaansaattamislaki on tarkoitettu tulemaan voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana samaan aikaan kuin säännöstö tulee Suomen osalta voimaan. Aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisuudesta käytöstä annettuun lakiin ehdotetut turvallisuussäännöstöstä johtuvat muutokset on tarkoitettu tulemaan voimaan 1.7.2024 samanaikaisesti säännösten kansainvälisen voimaantulon kanssa. Mainittuun lakiin ehdotetut ro-ro-matkustaja-alusten vakavuusvaatimuksia koskevan direktiivin täytäntöönpanoa koskevat säännökset on tarkoitettu tulemaan voimaan 5.12.2024.

---

## SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
PERUSTELUT .....	3
1 Asian tausta ja valmistelu .....	3
1.1 Tausta.....	3
1.2 Valmistelu.....	4
2 Nykytila ja sen arviointi.....	6
3 Ehdotukset ja niiden vaikutukset .....	7
3.1 Keskeiset ehdotukset.....	7
3.2 Pääasialliset vaikutukset .....	7
4 Lausuntopalautte .....	8
5 Sopimuksen määräykset ja niiden suhde Suomen lainsäädäntöön .....	8
5.1 Päätöslauselman MSC.521(106) liite: SOLAS-yleissopimuksen liitteeseen tehdyt muutokset.....	8
5.2 Päätöslauselma MSC.527(106): IP-säännöstö .....	9
6 Lakiehdotuksen säännöskohtaiset perustelut .....	11
6.1 Laki ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen liitteeseen tehtyjen muutosten sekä yleissopimukseen liittyvän teollisuustyöntekijöitä kuljettavia aluksia koskevan kansainvälisen turvallisuussäännösten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta .....	11
6.2 Laki aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä .....	12
7 Voimaantulo .....	13
8 Ahvenanmaan maakuntapäivien suostumus .....	14
9 Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus ja käsittelyjärjestys .....	14
9.1 Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus.....	14
9.2 Käsittelyjärjestys.....	14
LAKIEHDOTUKSET .....	16
1. Laki ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen liitteeseen tehtyjen muutosten sekä yleissopimukseen liittyvän teollisuustyöntekijöitä kuljettavia aluksia koskevan kansainvälisen turvallisuussäännösten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta .....	16
2. Laki aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain muuttamisesta .....	17
SOPIMUSTEKSTI .....	21
MUUT LIITTEET .....	27
LIITE .....	27
RINNAKKAISTEKSTI.....	86

## PERUSTELUT

### 1 Asian tausta ja valmistelu

#### 1.1 Tausta

##### *Sopimuksen tausta*

Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä (International Maritime Organization, *jäljempänä IMO*) on vuosikymmenten ajan kehitetty kattava kansainvälinen sääntelyjärjestelmä alusten turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä, laivaväen pätevyyksistä, aluskuljetuksiin liittyvistä vastuukysymyksistä sekä alusliikenteen ympäristölle aiheuttamien haittojen ehkäisemisestä. Alusturvallisuuden kannalta keskeisin yleissopimus on ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehty kansainvälinen yleissopimus (SopS 11/1981, *jäljempänä SOLAS-yleissopimus*). Suomi liittyi SOLAS-yleissopimukseen 21 päivänä marraskuuta 1980 ja se tuli Suomen osalta voimaan 21 päivänä helmikuuta 1981. SOLAS-yleissopimuksen liite sisältää kattavat, pääosin tekniset määräykset alusten teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä.

SOLAS-yleissopimukseen liittyy lisäksi useita säännöstöjä, jotka sisältävät aluksia koskevia tarkempia teknisiä vaatimuksia ja täydentävät siten SOLAS-yleissopimuksen liitteen määräyksiä. Osa säännöstöistä on SOLAS-yleissopimuksen pakollisia osia, jotka sisältävät oikeudellisesti sitovia määräyksiä. Osa säännöstöistä on edelleen suositusluonteisia. SOLAS-yleissopimuksen liitettä ja yleissopimukseen liittyviä säännöstöjä on muutettu useita kertoja IMO:n meriturvallisuuskomitean (Maritime Safety Committee, *jäljempänä MSC-komitea*) päätöslauselmilla.

Myös nyt hyväksyttäväksi esitettävä teollisuustyöntekijöitä kuljettavia aluksia koskeva kansainvälinen turvallisuussäännöstö (International Code of Safety for Ships Carrying Industrial Personnel), *jäljempänä IP-säännöstö*, on SOLAS-yleissopimukseen liittyvä säännöstö. SOLAS-yleissopimuksen liitteeseen lisätyn uuden XV-luvun kautta IP-säännöston noudattamisesta tulee pakollista. Ennen IP-säännöston laatimista teollisuustyöntekijöille ei ole vielä ollut määritelmää SOLAS-yleissopimuksessa vaan heitä on käsitelty matkustajina. Teollisuustyöntekijöiden määritelmän puuttuminen sekä se, että IMO:n sääntelyssä ei ole kansainvälisiä turvallisuusvaatimuksia, jotka koskisivat teollisuustyöntekijöiden kuljettamista aluksilla, on aiheuttanut haasteita.

IP-säännöstö on keskeinen merellä tapahtuvassa niin sanotussa offshore-toiminnassa kuten merituulivoimaloiden rakentamisessa sekä öljynporaustoiminnassa, joissa tarvitaan runsaasti ammattitaitoisia henkilöstöä. Offshore-teollisuuden toiminnalla tarkoitetaan avomerilaitosten rakennus-, huolto-, käytöstäpoisto-, käyttö- tai ylläpitotoimintaa, jotka liittyvät muun muassa uusiutuvaan tai hiilipohjaiseen energiaan perustuvilla aloilla, vesiviljelyssä, avomerien kaivostuominnassa tai muussa vastaavassa toiminnassa harjoitettuun luonnonvarojen etsintään ja hyödyntämiseen.

Teollisuustyöntekijöillä (industrial personnel, IP) tarkoitetaan kaikkia henkilöitä, joita kuljetaan tai majoitetaan aluksella offshore-teollisuuden toimintaan liittyviä tehtäviä varten työskentelyn tapahtuessa toisella aluksella ja/tai avomerilaitoksella. Nämä teollisuustyöntekijät eivät ole merenkulkijoita, mutta heillä on tavallista laivamatkustajaa paremmat valmiudet toimia hätätilanteessa johtuen heidän saamastaan turvallisuuskoulutuksesta ja fyysiseen toimintakykyyn liittyvistä vaatimuksista.

Koska teollisuustyöntekijät eivät ole laivaväkeä, niin yli 12 teollisuushenkilön kuljettamiseen on tullut käyttää matkustaja-alusta. Matkustaja-alusten turvallisuusvaatimukset ovat hyvin tiukat, ja ne on laadittu siten, että matkustajilla ei ole asetettu vaatimuksia osaamisesta tai toimintakyvystä. Näin ollen matkustaja-alusten turvallisuusvaatimukset eivät kaikilta osin ole tarpeellisia teollisuushenkilöiden kuljettamiseen. Erityisesti ne jäsenvaltiot, joilla on paljon offshore-toimintaa, esittivät uusia vaatimuksia teollisuushenkilöstön kuljettamiselle pitkälti kustannussäästöjen vuoksi.

IP-säännösten valmistelun aikana havaittiin myös muita teollisuushenkilöiden kuljettamiseen liittyviä erityispiirteitä, joita ei ole huomioitu matkustaja-alussääntelyssä, kuten henkilöiden siirrot alukselta toiselle ja vaarallisten aineiden kuljetus.

Koska suuri osa teollisuustyöntekijöiden kuljettamisesta tapahtuu muilla kuin SOLAS-yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluvilla aluksilla, on tunnistettu tarve säätää kansallisesti vaatimuksista niille teollisuustyöntekijöitä kuljettaville aluksille, jotka eivät kuulu IP-säännösten soveltamisalaan.

#### *EU-säädöksen tausta*

Ro-ro-matkustaja-alusten erityisistä vakavuusvaatimuksista annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2003/25/EY, *jäljempänä vakavuusdirektiivi*, vahvistetaan vakavuusvaatimukset vaurioituneille ro-ro-matkustaja-aluksille. Vakavuusdirektiivissä säädetään ro-ro-matkustaja-aluksille yhdenmukaiset vakavuutta koskevat erityisvaatimukset, jotka parantavat tällaisten alusten selviytymiskykyä niiden vaurioituttua yhteentörmäyksessä ja takaavat matkustajille ja laivaväelle korkean turvallisuustason yhdessä SOLAS-yleissopimuksessa määritettyjen vaatimusten kanssa, jotka olivat voimassa kyseisen direktiivin antamispäivänä.

IMO:n meriturvallisuuskomitea hyväksyi lopullisesti 98. kokouksessaan 15.6.2017 päätöslauselman MSC.421(98) SOLAS-yleissopimuksen muuttamisesta ja tarkistettujen vakavuusvaatimusten määrittämisestä vaurioituneille matkustaja-aluksille. Kyseisiä vaatimuksia sovelletaan myös ro-ro-matkustaja-aluksiin. Komissio katsoi, että tällainen kansainvälisen tason kehitys on otettava huomioon, ja unionin säännöt ja vaatimukset on yhdenmukaistettava SOLAS-yleissopimuksessa vahvistettujen, kansainvälisillä matkoilla liikennöiviin ro-ro-matkustaja-aluksiin sovellettavien sääntöjen ja vaatimusten kanssa. Tämän johdosta komissio päätti antaa asiasta lainsäädäntöehdotuksen.

## **1.2 Valmistelu**

### *Sopimuksen valmistelu*

IP-säännösten tarpeesta on keskusteltu IMO:ssa meriturvallisuuskomitean 89. kokouksesta vuodesta 2011 lähtien. Alun perin tavoitteena oli selkeyttää teollisuushenkilöstön määritelmää, mutta hyvin pian havaittiin tarve uudelle säännöstölle koskien teollisuushenkilöiden kuljettamista. Meriturvallisuuskomitea hyväksyi 95. istunnossaan vuonna 2015 uuden pakottavan säännösten kehittämisen, ja työ annettiin laivan suunnittelua ja rakennetta käsittelevän SDC-alakomitean (Sub-Committee on Ship Design and Construction) valmisteltavaksi. Alakomitea luonnosteli uuden IP-säännösten sekä uuden SOLAS XV-luvun, jonka kautta IP-säännösten noudattamisesta tulee pakollista. Meriturvallisuuskomitea hyväksyi muutokset lopullisesti 106. kokouksessaan vuonna 2022 siten, että muutosten on tarkoitus tulla kansainvälisesti voimaan 1.7.2024.

### *EU-säädöksen valmistelu*

Komissio antoi 18.2.2022 ehdotuksen (COM(2022) 53 final) ro-ro-matkustaja-alusten erityisistä vakavuusvaatimuksista 14 päivänä huhtikuuta 2003 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2003/25/EY muuttamisesta. Komission ehdotuksen mukaan uusien ro-ro-matkustaja-alusten, jotka kuljettavat enemmän kuin 1350 henkilöä, tulee täyttää 1.1.2020 voimaan tulleet SOLAS-yleissopimuksen vuotovakavuusvaatimukset, *jäljempänä SOLAS 2020-vaatimukset*. Enintään 1350 henkilöä kuljettavien ro-ro-matkustaja-alusten tulisi SOLAS 2020-vaatimusten lisäksi täyttää direktiivin mukaiset erityiset vauriovakavuusvaatimukset.

Valtioneuvosto antoi ehdotuksesta 31.3.2022 U-kirjelmän (U 25/2022). Valtioneuvosto piti ehdotettujen muutosten tavoitetta vähentää vaurioituneen aluksen vakavuusvaatimusten monimutkaisuutta sekä teknistä ja hallinnollista rasitetta kannatettavana. U-kirjelmässä kuitenkin katsottiin, että komission ehdotuksessa esitettyjä keinoja tulisi vielä tarkastella uudestaan uusien enintään 1 350 henkilöä kuljettavien alusten osalta, jotta sääntelyn selkeyttämistä koskevat tavoitteet voidaan paremmin saavuttaa. Direktiiviehdotuksen ei nykyisessä muodossaan katsottu uusien alusten osalta johtavan sääntelyn selkeytymiseen ja se jatkaisi tilannetta, jossa ro-ro-matkustaja-aluksiin kohdistetaan alueellisia erityisvaatimuksia kansainvälisten velvoitteiden lisäksi.

Valtioneuvosto katsoi, että ehdotuksen jatkovalmistelussa on pyrittävä vaikuttamaan siihen, että 1.1.2020 ja sen jälkeen rakennettuihin ro-ro-matkustaja-aluksiin ei sovellettaisi alueellisia erityisvaatimuksia riippumatta niiden henkilömäärästä. Muutostarve ehdotukseen olisi tarkoittanut sitä, että uusiin aluksiin, joiden henkilömäärä on enintään 1 350 tulisi soveltaa ainoastaan SOLAS 2020 vaatimuksia, joiden katsotaan takaavan ro-ro-matkustaja-aluksien riittävän turvallisuustason eikä kyseisille aluksille asetettaisi vakavuusdirektiivin mukaisia lisävaatimuksia. Direktiiviehdotus ei kuitenkaan tältä osin muuttunut asian käsittelyn aikana.

Valtioneuvosto piti kannatettavana sitä, että uusiin ro-ro-matkustaja-aluksiin, joiden henkilömäärä on yli 1 350 ei sovelleta alueellisia lisävaatimuksia vaan ainoastaan SOLAS 2020 vaatimuksia. Tämä helpottaa alusten suunnittelua ja rakentamista sekä siirtymistä liikennöntialueelta toiselle ja alusten jälkimarkkinoiden toimivuutta. Valtioneuvosto piti komission ehdotuksessa hyvänä sitä, että ennen 1.1.2020 rakennettuihin ro-ro-matkustaja-aluksiin sovellettaisiin samoja erityisvaatimuksia kuin tähänkin asti vakavuusdirektiivin perusteella on sovellettu.

Komission direktiiviehdotuksen käsittely aloitettiin maaliskuussa 2022 merenkulkutyöryhmässä. Neuvoston yleisnäkemys saavutettiin 2.6.2022. Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2023/946 direktiivin 2003/25/EY muuttamisesta parannettujen vakavuusvaatimusten sisällyttämiseksi ja kyseisen direktiivin yhdenmukaistamiseksi Kansainvälisen merenkulkujärjestön määrittämien vakavuusvaatimusten kanssa, *jäljempänä muutettu vakavuusdirektiivi*, annettiin 10.5.2023.

### *Hallituksen esityksen valmistelu*

Hallituksen esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä yhteistyössä Liikenne- ja viestintäviraston kanssa. Valmisteluun liittyvät materiaalit ovat julkisesti saatavilla valtioneuvoston hankeikkunasta (säädösvalmisteluhankkeen tunniste: LVM020:00/2023) <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM020:00/2023>.

IP-säännösten valmisteluvaiheessa todettiin, että hallintojen olisi hyvä varmistaa, että teollisuustyöntekijöiden kuljettamista koskevat vaatimukset koskisivat myös SOLAS-yleissopimuksen soveltamisalaan kuulumattomia aluksia eli muussa kuin kansainvälisessä liikenteessä olevia

aluksia ja aluksia, joiden bruttovetoisuus on alle 500. Hallituksen esityksen valmisteluvaiheessa todettiin, että Suomessa on tarpeellista noudattaa tätä suositusta.

#### *IP-säännösten pääasiallinen sisältö*

IMO:n meriturvallisuuskomitea hyväksyi 106. kokouksessaan Lontoossa 10.11.2022 päätöslauselman MSC.521(106), jonka liitteellä lisättiin SOLAS-yleissopimukseen uusi XV luku teollisuustyöntekijöitä kuljettavien alusten turvallisuusvaatimuksista. Lisäksi meriturvallisuuskomitea hyväksyi samassa kokouksessa IP-säännösten päätöslauselmalla MSC.527(106). IP-säännöstö sisältää uutta SOLAS-lukua tarkemmat tekniset määräykset teollisuustyöntekijöiden kuljettamiseen tarkoitettujen alusten turvallisuusvaatimuksista. Uuden SOLAS XV-luvun nojalla tämä uusi IP-säännöstö on kansainvälisesti sitovaa sääntelyä.

Euroopan unioni ei ole antanut teollisuustyöntekijöiden kuljettamista koskevaa sääntelyä, joten asia on jäsenvaltioiden ja unionin jaetussa toimivallassa.

#### *Vakavuusdirektiivin pääasiallinen sisältö*

Muutetun vakavuusdirektiivin tärkeimpänä tavoitteena on vähentää vaurioituneen aluksen vakavuusvaatimusten monimutkaisuutta sekä teknistä ja hallinnollista raskautta, jotka johtuvat pääasiassa siitä, että vaurioituneiden ro-ro-matkustaja-alusten selviytymiskyvyn arvioimiseen on kaksi eri järjestelmää. Direktiivin muutoksella pyritään myös mahdollisuuksien mukaan varmistamaan johdonmukaisuus IMO:ssa hiljattain päivitettyjen vaurioituneen matkustaja-aluksen vakavuutta koskevien kansainvälisten vaatimusten kanssa. Suunniteltu mukauttaminen kansainvälisiin sääntöihin ja yksinkertaistaminen järjestyvät laivanrakennusyhtiöiden ja varustamoiden laskentarasitetta.

Tavoitteena on myös mahdollisuuksien mukaan vähentää määritelmien ja vaatimusten monitulkintaisuutta sekä poistaa sellaisia kansainvälisiä välineitä koskevat vanhentuneet määräykset, jotka eivät enää ole käytössä tai voimassa. Selkeyden ja johdonmukaisuuden vuoksi direktiivissä myös päivitetään useita määritelmiä sekä viitteitä asiaa koskevaan EU:n lainsäädäntöön ja SOLAS-yleissopimuksen sääntöihin.

Muutettuun vakavuusdirektiiviin jäi uusien alle 1 350 henkilöä kuljettavien alusten osalta päällekkäistä sääntelyä, koska ro-ro-matkustaja-aluksiin kohdistetaan edelleen alueellisia erityisvaatimuksia kansainvälisten velvoitteiden lisäksi.

## **2 Nykytila ja sen arviointi**

### *IP-säännöstö*

Avomerellä tapahtuvan offshore- ja energia-alan toiminnan laajentuminen on tuonut mukanaan uudenlaista teollista toimintaa avomerellä. Tämä puolestaan on luonut kasvavaa tarvetta antaa määräyksiä koskien teollisuustyöntekijöiden turvallista kuljettamista muille aluksille ja/tai avomerilaitoksiin ja niiltä pois.

IP-säännösten voimaansäätäminen on tarpeellista, jotta henkilöstöä voidaan kuljettaa tarkoituksenmukaiset turvallisuusvaatimukset täyttävällä tavalla muun muassa merituulivoimapuintojen rakentamista ja huoltoa varten. Lisäksi on tarpeellista varmistaa, että vastaavat vaatimukset koskevat myös säännösten ulkopuolella olevia aluksia. Tällä hetkellä teollisuustyöntekijöiden kuljettamista koskevaa sääntelyä ei ole, vaan yli 12 teollisuustyöntekijän kuljettamiseen sovelletaan matkustaja-alussääntelyä. Matkustaja-alusten turvallisuusvaatimukset ovat hyvin

tiukat, sillä matkustajille ei ole asetettu vaatimuksia osaamisesta tai toimintakyvystä toisin kuin teollisuustyöntekijöille. Näin ollen matkustaja-alusten turvallisuusvaatimukset eivät kaikilta osin ole tarpeellisia teollisuustyöntekijöiden kuljettamiseen. Toisaalta matkustaja-alussääntelyssä ei ole huomioitu kaikkia teollisuustyöntekijöiden kuljettamiseen liittyviä erityispiirteitä, kuten henkilöiden siirrot alukselta toiselle ja vaarallisten aineiden kuljetus.

Laissa aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä (1686/2009), jäljempänä *alusturvallisuuslaki*, matkustaja-aluksella tarkoitetaan kauppamerenkulkuun käytettävää alusta, joka kuljettaa enemmän kuin 12 matkustajaa. Laissa matkustajaksi on määritelty jokainen muu henkilö kuin aluksen päällikkö ja laivaväkeen kuuluva tai muu missä ominaisuudessa tahansa alukseen toimeen otettu tai siinä aluksen lukuun työskentelevä henkilö taikka alle vuoden ikäinen lapsi.

#### *Vakavuusdirektiivi*

Tällä hetkellä ro-ro-matkustaja-aluksia koskee kansainvälisten voimassa olevien vuotovakavuusvaatimusten lisäksi alueelliset erityisvaatimukset. Tämä aiheuttaa ylimääräistä työtä alusten suunnittelussa, mutta on ollut turvallisuuden kannalta perusteltua ennen SOLAS 2020-vaatimusten voimaantuloa. Vakavuusdirektiivin muutos poistaa alueelliset erityisvaatimukset matkusta-aluksilta, jotka kuljettavat enemmän kuin 1 350 henkilöä.

### **3 Ehdotukset ja niiden vaikutukset**

#### **3.1 Keskeiset ehdotukset**

Esityksessä ehdotetaan, että eduskunta hyväksyisi SOLAS-yleissopimuksen liitteen muutokset ja IP-säännösten. Esitys sisältää myös ehdotuksen niin sanotuksi blankettilaiksi, jolla saatettaisiin voimaan SOLAS-yleissopimuksen liitteen muutoksien ja IP-säännösten lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset. Säännöstellä luodaan yhtenäiset kansainväliset säännöt ja menettelyt, joilla varmistetaan teollisuustyöntekijöiden kuljettamiseen tarkoitettujen alusten riittävä turvallisuustaso. Lisäksi tarkoituksena on mahdollistaa teollisuustyöntekijöiden turvallinen kuljettaminen myös kotimaanliikenteessä ja aluksilla, joiden bruttovetoisuus on alle 500, jotka eivät kuulu IP-säännösten soveltamisalaan.

Esityksellä saatettaisiin lisäksi kansallisesti voimaan muutetun vakavuusdirektiivin vaatimukset, jotka pitää olla kansallisesti voimaansaatettu viimeistään 5.12.2024.

#### **3.2 Pääasialliset vaikutukset**

##### *IP-säännöstö*

Jatkossa teollisuustyöntekijät voitaisiin kuljettaa offshore-työmaille aluksilla, joiden tekniset turvallisuusvaatimukset ovat tarkoituksenmukaiset ja ottavat huomioon henkilöiden siirtoihin liittyvät erityiset riskit. Muutoksella kevennetään tietyiltä osin vaatimuksia suhteessa matkustaja-alussääntelyyn, mutta toisaalta vaatimuksissa otetaan paremmin huomioon toiminnan erityispiirteet. Toimijoille tämä voi mahdollistaa edullisemmat teollisuustyöntekijöiden kuljettamiseen liittyvät kustannukset.

Vaikutukset viranomaisten toimintaan ovat vähäiset. Jatkossa viranomaisten tulisi myöntää turvallisuuskirja alukselle, joka kuljettaa teollisuustyöntekijöitä. Tällä ei arvioida olevan merkittä-

viä resurssivaikutuksia viranomaisten toimintaa, koska turvallisuuskirjojen myöntäminen kuuluu Liikenne- ja viestintäviraston perustehtäviin. Arvioiden mukaan kyseisiä turvallisuuskirjoja tullaan myöntämään ainakin lähivuosina vain vähäisiä määriä.

#### *Vakavuusdirektiivi*

Esityksellä voi olla merkittävät vaikutukset ro-ro-matkustaja-alusvarustamoille, laivansuunnittelutoimistoille ja telakoille ja sitä kautta laajemmin suomalaisten ja kansainvälisten varustamojen toiminta- ja investointikustannuksille ja edelleen Suomen ro-ro-merilogistiikan kustannuksille ja ro-ro-kuljetuksia käyttävän teollisuuden kilpailukyvyille. Kustannusvaikutusten suuruutta ei kuitenkaan kyetä arvioimaan. Vaikutukset koskevat uusia ro-ro-matkustaja-aluksia, jotka kuljettavat enintään 1 350 matkustajaa. Kyseisen kokoluokan aluksia liikennöi tällä hetkellä esimerkiksi Suomen ja Saksan välisessä liikenteessä.

Toimijoille vaatimus korkeammasta R-indeksistä voi vaikeuttaa uudisrakennuksissa liiketoiminnan kannalta tarpeellisten ratkaisujen, kuten koko aluksen pituuden yli ulottuvien laipiokan- nen alapuolisten ruumiiden, toteuttamisen. Alueelliset lisävaatimukset voivat vaikeuttaa alusten siirtämistä EU:n jäsenvaltioiden satamiin liikennöivien ja muiden reittien välillä sekä alusten ostamista ja myymistä EU:n ulkopuolelle.

Esityksellä ei arvioida olevan merkittäviä ympäristövaikutuksia, mutta vaatimus korotetusta R-indeksistä voi johtaa uusien alusten leveyden kasvuun, mikä saattaa kasvattaa niiden kulkuvastusta suhteessa lastinkuljetuskapasiteettiin ja täten lisätä energiankulutusta.

## **4 Lausuntopalaute**

Hallituksen esityksestä pyydettiin lausuntoja 78 eri taholta.

Lausunnon antoivat oikeusministeriö, puolustusministeriö, työ- ja elinkeinoministeriö, maa- ja metsätalousministeriö, sosiaali- ja terveysministeriö, opetus- ja kulttuuriministeriö, Ahvenanmaan maakunnan hallitus, Rajavartiolaitos, Opetushallitus, Huoltovarmuuskeskus, Ilmatieteenlaitos, Suomen Hyötytuuli Oy ja Finnish Sea Service Oy. Suurimmalla osalla lausunnonantajista ei ollut lausuttavaa esitykseen tai lausunnonantajat kannattivat esitystä. Suomen Hyötytuuli Oy lausui säännösten suomenkieliseen käännökseen liittyvistä huomioista, jotka on otettu jatkovalmistelussa huomioon. Finnish Sea Service Oy totesi launnossaan, että esityksessä tulisi todeta selkeämmin, että kustannuksia on nimenomaisesti pystyttävä uuden sääntelyn myötä keventämään aiempaan sääntelyyn verrattuna. Esitysluonnoksen jatkovalmistelussa ei ole katsottu tarpeelliseksi korostaa kustannusten keventämistä Finnish Sea Service Oy:n esittämällä tavalla.

Lisäksi ulkoministeriö on antanut esitykseen sopimusteknisiä kommentteja, jotka on otettu valmistelussa huomioon.

## **5 Sopimuksen määräykset ja niiden suhde Suomen lainsäädäntöön**

### **5.1 Päätöslauselman MSC.521(106) liite: SOLAS-yleissopimuksen liitteeseen tehdyt muutokset**

**Johdanto-osa.** Päätöslauselman johdanto-osa sisältää tiedot päätöslauselman voimaantulosta. Päätöslauselmalla SOLAS-yleissopimuksen liitteeseen tehdyt muutokset tulevat voimaan noudattaen niin sanottua hiljaista hyväksymismenettelyä. Johdanto-osassa on eritelty hyväksymis- ja voimaantulopäivämäärä SOLAS-muutoksille. IP-säännöstöä koskevat SOLAS-yleissopimuksen liitteen muutokset katsotaan hyväksytyiksi 1 päivänä tammikuuta 2024, ellei ennen tätä



päivää enemmän kuin yksi kolmannes sopimushallituksista tai sopimushallitukset, joiden yhteinen kauppalaivasto tonnistoaltaan on vähintään 50 prosenttia koko maailman kauppalaivastosta, ole ilmoittanut IMO:n pääsihteerille, että ne vastustavat muutoksia, ja ne tulevat voimaan 1 päivänä heinäkuuta 2024. Muutoksilla tehdään IP-säännöstö SOLAS-yleissopimuksen nojalla pakottavaksi. Säännöstö on siten jatkossa yleissopimuksen pakollinen osa.

Päätöslauselman liite. Päätöslauselman liitteessä on uusi SOLAS XV-luku, jossa on määritelmät, uuden luvun yleiset periaatteet, luvun soveltamisala sekä uuden SOLAS-luvun suhde ole-massa oleviin SOLAS-lukuihin. Uuden SOLAS XV-luvun 3 säännössä on määritelty IP-sään-nöstön soveltamisala. Siltä osin kuin IP-säännöstössä itsessään on lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä, kuulu tämäkin sääntö lainsäädännön alaan. Muilta osin päätöslauselman määräykset ovat luonteeltaan teknisiä, eivätkä kuulu Suomessa lainsäädännön alaan.

## **5.2 Päätöslauselma MSC.527(106): IP-säännöstö**

**Esipuhe.** Päätöslauselman liitteen esipuhe sisältää maininnan IP-säännöstön soveltamisalasta, joka on määritelty jo SOLAS XV-luvussa. Kuitenkin esipuheessa annetaan hallinnolle mahdollisuus soveltaa säännöstön tavoitteita ja toiminnallisia vaatimuksia myös bruttovetoisuudeltaan alle 500 oleville aluksille ja myöntämään näille aluksille säännöstön tarkoittamia todistuskirjoja. Tämän mahdollisuuden toteuttaminen edellyttää määräyksen antovaltuutta Liikenne- ja viestintävirastolle, joten tämä kohta kuuluu lainsäädännön alaan. Muilta osin esipuheen kohdat eivät kuulu Suomessa lainsäädännön alaan.

**Osa I. Yleiset asiat.** Osa sisältää säännöstön tavoitteen, määritelmät ja todistuskirjoja ja katsastuksia koskevat määräykset. Määritelmistä teollisuustyöntekijää koskeva määritelmä katsotaan koskevan lainsäädännön alaan kuuluvia asioita. Osan määräykset ovat luonteeltaan teknisiä, eivätkä kuulu Suomessa lainsäädännön alaan.

**Osa II. Tavoitteet ja toiminnalliset vaatimukset.** Osa sisältää koko IP-säännöstöä koskevat tavoitteet ja toiminnalliset vaatimukset. Osan 1 luvun mukaan aluksella on oltava keinot varmistaa, että kuljetettavat teollisuustyöntekijät täyttävät osaamis- ja toimintakykyvaatimukset, joiden perusteella henkilöitä voidaan kuljettaa turvallisesti. Osan 2 luku koskee teollisuustyöntekijöiden siirtämistä alukselta ja alukselle. Aluksella tulee olla keinot varmistaa henkilösiirtojen turvallisuus sekä pitää lukua aluksella olevista teollisuustyöntekijöistä. Osan 3-8 luvut käsittelevät aluksen rakennetta ja varustelua ja 9 luku vaarallisten aineiden kuljettamista. Koska osa II sisältää tavoitteet ja toiminnalliset vaatimukset, osan määräykset ovat yleisluontoisia tavoitteita ja tarkemmat vaatimukset on annettu osissa III ja IV. Näin ollen tämä osan vaatimukset eivät kuulu lainsäädännön alaan.

**Osa III. Säännöt.**

**Sääntö 1. Teollisuustyöntekijät.** Sääntö sisältää edellytykset siitä, milloin henkilöstö voidaan määritellä teollisuustyöntekijöiksi, jotta sitä voidaan kuljettaa SOLAS XV-luvun mukaan hyväksytyllä aluksella. Tämä poikkeaa alusturvallisuuslain 2 §:n 19 kohdassa määritellyn matkustaja-aluksen määritelmästä, joten poikkeus on saatettava Suomessa voimaan lainsäädännöllä. Näin ollen sääntö kuuluu lainsäädännön alaan.

**Sääntö 2. Teollisuustyöntekijöiden siirrot.** Sääntö sisältää tarkemmat vaatimukset teollisuustyöntekijöiden turvalliselle siirrolle alukselle ja aluksesta. Säännön 2.1.9, 2.1.10, 2.3, 2.4 ja 2.5 kohta sisältää aluksen turvallisuusjohtamiseen liittyviä määräyksiä, joista on säädettävä lailla. Muuten säännön määräykset eivät kuulu lainsäädännön alaan.

**OSA IV.** Lisäsäännöt SOLAS I-luvun mukaan hyväksytyille aluksille.

**Sääntö 1.** *Yleiset asiat.* Sisältää edellytyksen siitä, että IP-säännösten mukaisesti hyväksytyyn aluksen on täytettävä IP-säännösten lisäksi lastialuksia koskevat SOLAS-vaatimukset.

**Sääntö 2.** Aluksen osastointia ja vakavuutta koskevat vaatimukset. Määräykset ovat luonteeltaan teknisiä eivätkä kuulu lainsäädännön alaan.

**Sääntö 3.** Aluksen koneistoa koskevat vaatimukset. Määräykset ovat luonteeltaan teknisiä eivätkä kuulu lainsäädännön alaan.

**Sääntö 4.** Aluksen sähkölaitteita koskevat vaatimukset. Määräykset ovat luonteeltaan teknisiä eivätkä kuulu lainsäädännön alaan.

**Sääntö 5.** Ajoittain miehittämättömiä koneistotiloja koskevat vaatimukset. Määräykset ovat luonteeltaan teknisiä eivätkä kuulu lainsäädännön alaan.

**Sääntö 6.** Aluksen paloturvallisuutta koskevat määräykset. Määräykset ovat luonteeltaan teknisiä eivätkä kuulu lainsäädännön alaan.

**Sääntö 7.** Hengenpelastuslaitteita ja -järjestelyjä koskevat määräykset. Määräykset ovat luonteeltaan teknisiä eivätkä kuulu lainsäädännön alaan.

**Sääntö 8.** Vaarallisten aineiden kuljettaminen. Teollisuustyöntekijät saavat tuoda vaarallista lastia alukselle ainoastaan aluksen ulkopuolisen tehtävänsä suorittamista varten ja aluksen päällikön etukäteen antamalla suostumuksella. Tämän vaarallisen lastin katsotaan olevan aluksen lastia ja se tulee kuljettaa SOLAS-yleissopimuksen liitteen VII luvun A osan mukaisesti. Vaatimus aluksen päällikön etukäteen antamasta suostumuksesta kuuluu Suomessa lainsäädännön alaan. Vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain (541/2023), jäljempänä *VAK-lain* 4 §:ssä säädetään, että IMDG-säännöstöä (International Maritime Dangerous Goods Code) sovelletaan myös kotimaan aluskuljetuksessa, joten lainsäädäntöä ei tarvitsisi tältä osin muuttaa. VAK-laissa IMDG-säännöstöllä tarkoitetaan SOLAS-yleissopimuksen liitteen VII luvun A osan 1 säännössä määriteltyä säännöstöä, joka sisältää määräyksiä vaarallisten aineiden kuljetuksesta kappaletavaran aluksessa.

Sääntö on jaettu eri kohtiin sen mukaan, onko kyse vaarallisen aineen kuljettamisesta pakatussa muodossa (8.2) tai kiinteänä irtolastina (8.3) vai onko kyse nestemäisten kemikaalien, nesteytettyjen kaasujen ja öljyn kuljettamisesta (8.4). Kohdat 8.2 – 8.4 ovat luonteeltaan teknisiä eivätkä kuulu lainsäädännön alaan.

**OSA V.** Lisäsäännöt SOLAS X-luvun mukaan hyväksytyille aluksille.

**Sääntö 1.** Yleiset asiat. Sisältää edellytyksen siitä, että IP-säännösten mukaisesti hyväksytyyn suurnopeusaluksen on täytettävä IP-säännösten lisäksi suurnopeusaluksia koskevat SOLAS-vaatimukset. 1.4. säännön mukaan teollisuustyöntekijöiden kuljettaminen suurnopeusaluksella edellyttää suurnopeusaluksen liikennöintilupaa.

**Sääntö 2.** Aluksen osastointia ja vakavuutta koskevat vaatimukset. Määräykset ovat luonteeltaan teknisiä eivätkä kuulu lainsäädännön alaan.

**Sääntö 3.** Aluksen koneistoa koskevat vaatimukset. Määräykset ovat luonteeltaan teknisiä eivätkä kuulu lainsäädännön alaan.

**Sääntö 4.** Aluksen sähkölaitteita koskevat vaatimukset. Määräykset ovat luonteeltaan teknisiä eivätkä kuulu lainsäädännön alaan.

**Sääntö 5.** Ajoittain miehittämättömiä koneistotiloja koskevat vaatimukset. Säännöstö ei sisällä lisävaatimuksia SOLAS X-luvun vaatimuksille.

**Sääntö 6.** Aluksen paloturvallisuutta koskevat määräykset. Säännöstö ei sisällä lisävaatimuksia SOLAS X-luvun vaatimuksille.

**Sääntö 7.** Hengenpelastuslaitteita ja -järjestelyjä koskevat määräykset. Määräykset ovat luonteeltaan teknisiä eivätkä kuulu lainsäädännön alaan.

**Sääntö 8.** *Vaarallisten aineiden kuljettaminen.* Teollisuustyöntekijät saavat tuoda vaarallisia aineita alukselle ainoastaan aluksen ulkopuolisen tehtävänsä suorittamista varten ja aluksen päällikön etukäteen antamalla suostumuksella. Näiden vaarallisten aineiden katsotaan olevan aluksen lastia ja ne tulee kuljettaa suurnopeusalussäännöstön 7 luvun osan D mukaisesti. Vaatimus aluksen päällikön etukäteen antamasta suostumuksesta kuuluu Suomessa lainsäädännön alaan. VAK-lain 4 §:ssä säädetään, että IMDG-säännöstöä sovelletaan myös kotimaan aluskuljetuksessa, joten lainsäädäntöä ei tarvitsisi tältä osin muuttaa.

Säännössä 8.2 määrätään teknisistä turvallisuusvaatimuksista liittyen vaarallisten aineiden kuljetukseen. Kohta on luonteeltaan tekninen eikä kuulu lainsäädännön alaan.

Liitteen lisäys. Sisältää mallin teollisuushenkilöitä kuljettavan aluksen turvallisuuskirjalle. Mallipohjien ei katsota kuuluvan lainsäädännön alaan.

## **6 Lakiehdotuksen säännöskohtaiset perustelut**

### **6.1 Laki ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen liitteeseen tehtyjen muutosten sekä yleissopimukseen liittyvän teollisuustyöntekijöitä kuljettavia aluksia koskevan kansainvälisen turvallisuussäännöstön lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta**

Suomen perustuslain 95 §:ssä edellytetään, että kansainvälisen velvoitteen lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset saatetaan valtionsisäisesti voimaan erityisellä voimaansaattamislaillla. Kansainvälisen velvoitteen lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset tulee saattaa voimaan blanketti- tai sekamuotoisella lailla myös silloin, kun velvoitteen johdosta on tarpeen tarkistaa kansallisen lainsäädännön aineellista sisältöä. Esitys sisältää ehdotuksen blankettilaiksi

**1 §.** Pykälä sisältää säännöksen, jolla saatettaisiin voimaan SOLAS-yleissopimuksen muutosten sekä IP-säännöstön lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset. Lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä selostetaan jäljempänä eduskunnan suostumuksen tarpeellisuutta koskevassa jaksossa ja edellä sopimuksen määräyksiä ja niiden suhdetta Suomen lainsäädäntöön koskevassa jaksossa.

**2 §.** IP-säännöstö sisältää myös muita kuin lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä. Pykälässä säädettäisiin, että muista kuin lainsäädännön alaan kuuluvista määräyksistä säädettäisiin valtioneuvoston asetuksella.

**3 §.** Lain voimaantulosta säädettäisiin valtioneuvoston asetuksella. Lain on tarkoitus tulla voimaan samanaikaisesti kuin SOLAS-yleissopimuksen muutokset ja IP-säännöstö tulevat Suomen osalta voimaan. Säännöstö tulee kansainvälisesti voimaan 1.7.2024, ja tavoitteena on, että

Suomen kansalliset menettelyt ehditään saattamaan loppuun niin, että IP-säännöstö tulisi Suomen osalta voimaan samanaikaisesti säännösten kansainvälisen voimaantulon kanssa.

## 6.2 Laki aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä

**2 §. Määritelmät.** Pykälään lisättäisiin uusi *8 a kohta*, jossa määriteltäisiin teollisuustyöntekijöiden kuljettamista koskeva säännöstö. Lisäksi pykälään lisättäisiin uusi *16 a kohta*, jossa määriteltäisiin teollisuustyöntekijöitä kuljettava alus. Aluksella tarkoitettaisiin enemmän kuin 12 teollisuustyöntekijää kuljettavaa tai majoittavaa alusta. Pykälän *16 b kohdassa* määriteltäisiin teollisuustyöntekijät. Teollisuustyöntekijät eivät työskentele aluksella vaan offshore-teollisuudessa offshore-laitoksissa tai muilla aluksilla.

**12 a §. Edellytykset teollisuustyöntekijöiden kuljetukselle.** Lakiin lisättäisiin uusi pykälä, jossa asetettaisiin SOLAS-yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluvan teollisuustyöntekijöitä kuljettavan aluksen päällikölle velvollisuus varmistua ennen kuljetuksen aloittamista siitä, että kuljettavat teollisuustyöntekijät täyttävät IP-säännösten vaatimukset. Vaatimusten täytyminen varmistettaisiin asiakirjatodisteiden perusteella.

**22 b §. Teollisuustyöntekijöitä kuljettava alus.** Lakiin lisättäisiin uusi pykälä, jossa säädettäisiin vaatimuksista teollisuustyöntekijöitä kuljettaville aluksille, jotka eivät kuulu SOLAS-yleissopimuksen XV-luvun soveltamisalaan. Kotimaanliikenteessä liikennöivän, bruttovetoisuudeltaan vähintään 500 olevan teollisuustyöntekijöitä kuljettavan aluksen olisi täytettävä IP-säännösten vaatimukset. Kotimaan- tai kansainvälisessä liikenteessä liikennöivän teollisuustyöntekijöitä kuljettavan aluksen, jonka bruttovetoisuus on vähemmän kuin 500 olisi täytettävä IP-säännösten tavoitteet ja toiminnalliset vaatimukset. Pykälässä annettaisiin Liikenne- ja viestintävirastolle määräyksenantovaltuus näiden alusten tarkemmista teknisistä vaatimuksista. Lisäksi pykälässä asetettaisiin teollisuustyöntekijöitä kuljettavan aluksen päällikölle velvollisuus varmistua ennen kuljetuksen aloittamista siitä, että kuljettavat teollisuustyöntekijät täyttävät IP-säännösten vaatimukset. Vaatimusten täytyminen varmistettaisiin asiakirjatodisteiden perusteella.

**34 a §. Ro-ro-matkustaja-alusten erityiset vakavuusvaatimukset.** Vakavuusdirektiivi on täytäntöönpantu Suomessa eikä direktiivin muutos vaadi merkittäviä muutoksia lainsäädäntöön. Pykälän *1 momenttiin* tehtäisiin lakitekninen korjaus.

Pykälän *2 momentissa* säädettäisiin uutena asiana Liikenne- ja viestintäviraston velvollisuudesta ilmoittaa komissiolle enintään 1 350 henkilöä kuljettavalla aluksella sovellettavasta vakavuusvaatimuksesta. Säännöksellä täytäntöönpantaisiin direktiivin 6 artikla. Pykälän *3 momentin* Liikenne- ja viestintäviraston määräyksenantovaltuus säilyisi asiasisällöltään ennallaan, mutta siirtyisi pykälän toisesta momentista kolmanneksi momentiksi.

**34 b §. Todistuskirjat.** Pykälän *1 momentissa* tarkennettaisiin sääntelyä Liikenne- ja viestintäviraston myöntämistä todistuskirjoista. Säännöksellä täytäntöönpantaisiin vakavuusdirektiivin 8 artikla. Pykälän *2 momentti* säilyisi ennallaan.

**34 c §. Kausiluonteinen ja lyhytaikainen liikennöinti.** Pykälän *1 momentissa* muuteisiin terminologiaa vastaamaan muutettua vakavuusdirektiiviä siten, että kansallinen käytäntö otettaisiin huomioon. Momentissa varustamo –sana korvattaisiin sanalla laivanisäntä. Direktiivissä käytetään termiä yhtiö, joka vastaa merkitykseltään suomen lainsäädännössä käytettyä termiä laivanisäntä.

Pykälän *2 momentissa* tehtäisiin vastaava terminologinen muutos kuin edellisessä momentissa.

Pykälän 3 momentissa täsmennettäisiin soveltamisalaa vastaamaan muutetun vakavuusdirektiivin sääntelyä siten, että merkitsevä aallonkorkeus otettaisiin huomioon vain sellaisten alusten kohdalla, joiden vakavuusvaatimukseen merkitsevä aallonkorkeus vaikuttaa. Momenttia sovellettaisiin edelleen aluksiin, joiden vakavuusdirektiivin mukaiset todistuskirjat on myönnetty ennen muutetun vakavuusdirektiivin voimaantuloa. Momentissa täytäntöönpantaisiin muutetun vakavuusdirektiivin 9 artikla.

Pykälän 4 momentti säilyisi ennallaan.

**51 a §.** *Teollisuustyöntekijöitä kuljettavan aluksen katsastus.* Pykälän 1 momentissa säädettäisiin siitä, että kotimaanliikenteessä käytettävä teollisuustyöntekijöitä kuljettava alus sekä kansainvälisessä liikenteessä käytettävä teollisuustyöntekijöitä kuljettava alus, joka ei kuulu SOLAS-yleissopimuksen soveltamisalaa, olisi peruskatsastettava ennen aluksen asettamista liikenteeseen suomalaisena aluksena.

Pykälän 2 momentin mukaan alukselle olisi peruskatsastuksen lisäksi tehtävä uusintakatsastus ja vuosikatsastus. Lisäksi pykälän 3 momentin mukaan kotimaanliikenteessä käytettävälle teollisuustyöntekijöitä kuljettavalle alukselle, jonka bruttovetoisuus on vähintään 500 ja kansainvälisen liikenteen sellaiselle teollisuustyöntekijöitä kuljettavalle alukselle, joka ei kuulu SOLAS-yleissopimuksen soveltamisalaa, olisi tehtävä välikatsastus ja aluksen radiolaitteille määräaikainen katsastus. Säännöksellä tarkennettaisiin 1 momentin katsastusta koskevaa perussäännöstä. Pykälän 4 momentin nojalla Liikenne- ja viestintävirasto antaisi tarkemmat määräykset siitä, milloin peruskatsastus, uusintakatsastus ja vuosikatsastus tehtäisiin ja mitä näihin katsastuksiin sisältyisi.

Sellainen teollisuustyöntekijöitä kuljettava alus, joka kuuluu SOLAS-yleissopimuksen soveltamisalaa, katsastettaisiin 46 §:n mukaan.

**57 §.** *Katsastusasiakirjat sekä todistus- ja turvallisuuskirjat.* Pykälän 2 momenttia muutettaisiin siten, että voimassaoleviin määräyksenantovaltuuksiin lisättäisiin Liikenne- ja viestintävirastolle määräyksenantovaltuus 22 b §:ssä tarkoitettujen alusten katsastusasiakirjoista sekä todistus- ja turvallisuuskirjoista. Muilta osin pykälä säilyisi ennallaan.

## **7 Voimaantulo**

Meriturvallisuuskomitea on päätöslauselmalla MSC.521(106) päättänyt SOLAS-yleissopimuksen VIII(b)(vi)(2)(bb) artiklan mukaisesti, että päätöslauselmalla SOLAS-yleissopimukseen lisätty XV luku katsotaan hyväksytyksi 1.1.2024, ellei ennen tätä päivää enemmän kuin yksi kolmannes sopimushallituksista tai sopimushallitukset, joiden yhteinen kauppalaivasto tonnistoltaan on vähintään 50 prosenttia koko maailman kauppalaivastosta, ole ilmoittanut IMO:n pääsihteerille, että ne vastustavat muutoksia. Muutokset tulevat SOLAS-yleissopimuksen VIII(b)(vii)(2) artiklan mukaisesti voimaan 1.7.2024, kun ne on hyväksytty edellä olevan mukaisesti. Osapuoli voi myös vastustaa muutosta SOLAS-yleissopimuksen VIII(b)(vi)(2) artiklan mukaisesti, jolloin muutos tulee voimaan tämän osapuolen osalta vasta sen peruttua vastustuksensa. SOLAS-yleissopimukseen lisätyn XV-luvun myötä päätöslauselmalla MSC.527(106) hyväksytyt IP-säännösten noudattamisesta tulee pakollista.

Ehdotetaan, että esitykseen sisältyvä voimaansaattamislaki tulee voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana samanaikaisesti, kun IP-säännöstö tulee Suomen osalta voimaan. Alusturvallisuuslain IP-säännösten voimaansaattamista koskevat asiasisällöiset säännökset ehdotetaan tulevan voimaan 1.7.2024 samanaikaisesti IP-säännösten kansainvälisen voi-

maantulon kanssa. Tavoitteena on, että Suomen kansalliset menettelyt ehditään saattamaan loppuun niin, että IP-säännöstö tulisi Suomen osalta voimaan samanaikaisesti säännöstön kansainvälisen voimaantulon 1.7.2024 kanssa. Lain muutetun vakavuusdirektiivin täytäntöönpanoa koskevat säännökset ehdotetaan tulevan voimaan 5.12.2024.

## **8 Ahvenanmaan maakuntapäivien suostumus**

Tämä hallituksen esitys liittyy kauppamerenkulun turvallisuuteen. Näin ollen Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 27 §:n 13 kohdan mukaan sopimuksen määräykset kuuluvat valtakunnan lainsäädäntövaltaan.

## **9 Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus ja käsittelyjärjestys**

### **9.1 Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus**

Perustuslain 94 §:n mukaan eduskunta hyväksyy sellaiset valtiosopimukset ja muut kansainväliset velvoitteet, jotka sisältävät lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä tai ovat muutoin merkitykseltään huomattavia taikka vaativat perustuslain mukaan muusta syystä eduskunnan hyväksymisen. Eduskunnan perustuslakivaliokunnan tulkintakäytännön mukaan perustuslaissa tarkoitettu eduskunnan hyväksymistoimivalta kattaa kaikki aineelliselta luonteeltaan lain alaan kuuluvat kansainvälisen velvoitteen määräykset. Sopimuksen määräykset on luettava lainsäädännön alaan, 1) jos määräys koskee jonkin perustuslaissa turvatun perusoikeuden käyttämistä tai rajoittamista, 2) jos määräys muutoin koskee yksilön oikeuksien tai velvollisuuksien perusteita, 3) jos määräyksen tarkoittamasta asiasta on perustuslain mukaan säädettävä lailla, taikka 4) jos määräyksen tarkoittamasta asiasta on voimassa lain säännöksiä tai 5) siitä on Suomessa vallitsevan käsityksen mukaan säädettävä lailla. Kysymykseen ei vaikuta se, onko jokin määräys ristiriidassa vai sopusoinnussa Suomessa lailla annetun säännöksen kanssa (PeVL 11/2000 vp, PeVL 12/2000 vp ja PeVL 45/2000 vp).

Arvio määräysten kuulumisesta lainsäädännön alaan on tehty kappaleessa 5 Sopimuksen määräykset ja niiden suhde Suomen lainsäädäntöön. Teollisuustyöntekijöiden kuljettamisesta ei ole annettu unionin tasolla lainsäädäntöä, joten asia kuuluu jaettuun toimivaltaan.

### **9.2 Käsittelyjärjestys**

Koska yleissopimuksen liitteeseen tehdyt muutokset tai turvallisuussäännöstö eivät sisällä määräyksiä, jotka koskisivat perustuslakia sen 94 §:n 2 momentissa tai 95 §:n 2 momentissa tarkoitettulla tavalla, sopimus voidaan hallituksen käsityksen mukaan hyväksyä äänten enemmistöllä ja ehdotus sen voimaansaattamiseksi tavallisen lain säätämisjärjestyksessä.

#### *1. ponsi*

Edellä olevan perusteella ja perustuslain 94 §:n mukaisesti esitetään, että eduskunta hyväksyisi ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (SopS 11/1981) liitteeseen Lontoossa 10 päivänä marraskuuta 2022 tehdyt muutokset sekä samassa yhteydessä tehdyn yleissopimukseen liittyvän teollisuustyöntekijöitä kuljettavia aluksia koskevan kansainvälisen turvallisuussäännöstön.

## *2. ponsi*

Koska yleissopimuksen liitteen muutokset ja turvallisuussäännöstö sisältävät määräyksiä, jotka kuuluvat lainsäädännön alaan, ja koska vakavuusdirektiivissä on säännöksiä, jotka ehdotetaan pantaviksi täytäntöön lailla, annetaan samalla eduskunnan hyväksyttäviksi seuraavat lakiehdotukset:

**1.**

**Laki**

**ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen liitteeseen tehtyjen muutosten sekä yleissopimukseen liittyvän teollisuustyöntekijöitä kuljettavia aluksia koskevan kansainvälisen turvallisuussäännösten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (SopS 11/1981) liitteeseen Lontoossa 10 päivänä marraskuuta 2022 päätöslauselmalla MSC.521(106) tehtyjen muutosten sekä päätöslauselmalla MSC.527(106) tehdyn mainittuun yleissopimukseen liittyvän teollisuustyöntekijöitä kuljettavia aluksia koskevan kansainvälisen turvallisuussäännösten lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset ovat lakina voimassa sellaisina kuin Suomi on niihin sitoutunut.

2 §

Yleissopimuksen liitteeseen tehtyjen muutosten ja turvallisuussäännösten muiden kuin lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta säädetään valtioneuvoston asetuksella.

3 §

Tämän lain voimaantulosta säädetään valtioneuvoston asetuksella.



## 2.

### Laki

#### aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain (1686/2009) 34 a – 34 c ja 57 §, sellaisina kuin ne ovat, 34 a – 34 c § laissa 660/2021 ja 57 § laissa 946/2018, sekä  
*lisätään* 2 §:ään, sellaisena kuin se on laeissa 946/2018, 169/2019, 783/2019 ja 670/2019, uusi 8 a, 16 a ja 16 b kohta sekä lakiin uusi 12 a, 22 b ja 51 a § seuraavasti:

#### 2 §

##### *Määritelmät*

---

8 a) *IP-säännöstöllä* teollisuustyöntekijöitä kuljettavia aluksia koskevaa kansainvälistä turvallisuussäännöstöä, joka sisältyy IMO:n meriturvallisuuskomitean 10 päivänä marraskuuta 2022 antamaan päätöslauselmaan MSC.527(106);

---

16 a) *teollisuustyöntekijöitä kuljettavalla aluksella* sellaista alusta, jota ei pidetä tavallisena matkustaja-aluksena ja joka kuljettaa tai majoittaa miehistöön kuuluvien lisäksi enemmän kuin 12 teollisuustyöntekijää;

16 b) *teollisuustyöntekijöillä* tarkoitetaan henkilöitä, jotka työskentelevät offshore-teollisuudessa offshore-laitoksissa tai muilla aluksilla tehtävissä, jotka liittyvät offshore-laitosten tai alusten rakentamiseen, huoltoon, ylläpitoon tai käytöstä poistamiseen;

---

#### 12 a §

##### *Edellytykset teollisuustyöntekijöiden kuljetukselle*

Teollisuustyöntekijöitä kuljettavan aluksen päällikön on varmistettava ennen kuljetuksen aloittamista, että hänelle on toimitettu asiakirjatodisteet siitä, että jokainen aluksella kuljetettava tai majoitettava teollisuustyöntekijä:

- 1) on vähintään 16 vuoden ikäinen;
- 2) täyttää IP-säännösten mukaiset edellytykset fyysisestä kunnosta ja terveydentilasta;
- 3) on suorittanut ennen kuljetuksen alkua IP-säännösten III luvun 1 säännössä tarkoitetut harjoitukset; ja
- 4) omaa riittävän kyvyn ymmärtää ja käyttää aluksen työkieltä.

#### 22 b §

##### *Teollisuustyöntekijöitä kuljettava alus*

Teollisuustyöntekijöitä kuljettavan aluksen, joka liikennöi kotimaanliikenteessä ja jonka bruttovetoisuus on vähintään 500, on täytettävä IP-säännösten vaatimukset.

Teollisuustyöntekijöitä kuljettavan aluksen, jonka bruttovetoisuus on alle 500, on täytettävä IP-säännösten tavoitteet ja toiminnalliset vaatimukset. Liikenne- ja viestintävirasto voi alusturvallisuuden kannalta riittävän tason varmistamiseksi antaa tarkempia teknisiä määräyksiä teollisuustyöntekijöitä kuljettaville aluksille asetettavista teknisistä vaatimuksista, joilla varmistetaan IP-säännösten tavoitteiden ja toiminnallisten vaatimusten täytyminen. Teollisuustyöntekijöitä kuljettavan aluksen päällikön on varmistettava ennen kuljetuksen aloittamista, että hänelle on toimitettu asiakirjatodisteet siitä, että jokainen aluksella kuljetettava tai majoitettava teollisuustyöntekijä:

- 1) on vähintään 16 vuoden ikäinen;
- 2) täyttää IP-säännösten mukaiset edellytykset fyysisestä kunnosta ja terveydentilasta;
- 3) on suorittanut ennen kuljetuksen alkua IP-säännösten III luvun 1 säännössä tarkoitetut harjoitukset; ja
- 4) omaa riittävän kyvyn ymmärtää ja käyttää aluksen työkieltä.

#### 34 a §

##### *Ro-ro-matkustaja-alusten erityiset vakavuusvaatimukset*

Vakavuusdirektiivin soveltamisalaan kuuluvien alusten on täytettävä mainitussa direktiivissä niille asetetut vakavuusvaatimukset.

Liikenne- ja viestintäviraston on toimitettava vakavuusdirektiivissä säädetyt ilmoitukset Euroopan komissiolle.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa vakavuusdirektiivin täytäntöönpanemiseksi tarkemmat määräykset aluksen teknisestä turvallisuudesta sekä määrätä vakavuusdirektiivin mukaisista merialueista, joilla ro-ro-matkustaja-alukset liikennöivät säännöllisesti niiden satamiin tai niiden satamista, ja kyseisten alueiden merkitsevistä aallonkorkeusarvoista.

#### 34 b §

##### *Todistuskirjat*

Liikenne- ja viestintävirasto myöntää vakavuusdirektiivin 8 artiklan mukaisen todistuskirjan Suomen lipun alla purjehtivalle ro-ro-matkustaja-alukselle, joka täyttää vakavuusdirektiivin 6 artiklassa ja liitteessä I vahvistetut erityiset vakavuusvaatimukset.

Todistuskirja on voimassa niin kauan kuin alus liikennöi alueella, jolla on sama tai alhaisempi merkitsevä aallonkorkeusarvo.

#### 34 c §

##### *Kausiluonteinen ja lyhytaikainen liikennöinti*

Jos ympärivuotista säännöllistä liikennöintiä harjoittava laivanisäntä haluaa ottaa kyseistä liikennettä varten käyttöön ylimääräisiä ro-ro-matkustaja-aluksia kalenterivuotta lyhyemmäksi ajanjaksoksi, sen on ilmoitettava asiasta Liikenne- ja viestintävirastolle viimeistään yhtä kuukautta ennen kuin mainitut alukset otetaan käyttöön kyseisessä liikenteessä. Jos säännöllistä liikennöintiä korvaava ro-ro-matkustaja-alus on kuitenkin ennakoimattomien olosuhteiden vuoksi otettava nopeasti käyttöön liikennöinnin jatkuvuuden varmistamiseksi, sovelletaan alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain 17 e §:n 3 momenttia.

Jos laivanisäntä haluaa harjoittaa kausiluonteisesti säännöllistä liikennöintiä enintään kuuden kuukauden jakson vuodessa, sen on ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle asiasta viimeistään kolme kuukautta ennen liikennöinnin aloittamista.

Jos vakavuusdirektiivin liitteen I A jaksossa tarkoitettujen erityisten vakavuusvaatimusten mukaisena aluksen tai aluksen, jonka 34 b §:ssä tarkoitettu todistuskirja on myönnetty ennen 5 päivää joulukuuta 2024, kausiluonteinen ja lyhytaikainen liikennöinti tapahtuu olosuhteissa, joissa merkitsevä aallonkorkeus on alhaisempi kuin samalle merialueelle ympärivuotista liikennöintiä varten vahvistettu arvo, Liikenne- ja viestintävirasto voi vakavuusdirektiivin liitteessä I tarkoitettuja erityisiä vakavuusvaatimuksia määrätessään käyttää kannella olevan veden korkeuden määrittämiseen kausiluontoiseen ja lyhytaikaiseen liikennöintiin soveltuvaa merkitsevän aallonkorkeuden arvoa. Tähän kausiluontoiseen ja lyhytaikaiseen liikennöintiin sovellettava merkitsevän aallonkorkeuden arvo määritetään reitin eri päissä sijaitsevien Euroopan unionin jäsenvaltioiden tai soveltuvien osin ja mahdollisuuksien mukaan reitin eri päissä sijaitsevien jäsenvaltioiden ja Euroopan unioniin kuulumattomien valtioiden keskinäisellä sopimuksella.

Kausiluonteisen ja lyhytaikaisen liikennöinnin edellytyksenä on, että tällaisessa liikennöinnissä käytettävällä ro-ro-matkustaja-aluksella on 34 b §:ssä tarkoitettu todistuskirja.

#### 51 a §

##### *Teollisuustyöntekijöitä kuljettavan aluksen katsastus*

Kotimaanliikenteessä käytettävä teollisuustyöntekijöitä kuljettava alus sekä kansainvälisessä liikenteessä käytettävä teollisuustyöntekijöitä kuljettava alus, joka ei kuulu SOLAS-yleissopimuksen soveltamisalaan, on peruskatsastettava ennen aluksen asettamista liikenteeseen suomalaisena aluksena.

Edellä 1 momentissa tarkoitettulle alukselle on peruskatsastuksen lisäksi tehtävä uusintakatsastus ja vuosikatsastus.

Kotimaanliikenteessä käytettävälle teollisuustyöntekijöitä kuljettavalle alukselle, jonka bruttovetoisuus on vähintään 500 ja kansainvälisessä liikenteessä käytettävälle sellaiselle teollisuustyöntekijöitä kuljettavalle alukselle, joka ei kuulu SOLAS-yleissopimuksen soveltamisalaan, on tehtävä lisäksi välikatsastus ja aluksen radiolaitteille määräaikainen katsastus.

Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkemmat määräykset siitä, milloin peruskatsastus, uusintakatsastus, vuosikatsastus, määräaikainen katsastus ja välikatsastus tehdään ja mitä näihin katsastuksiin sisältyy.

#### 57 §

##### *Katsastusasiakirjat sekä todistus- ja turvallisuuskirjat*

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos myöntää katsastusten perusteella katsastusasiakirjat sekä todistus- ja turvallisuuskirjat tai tekee niihin merkinnän suoritetusta määräaikaisesta katsastuksesta taikka väli- tai vuosikatsastuksesta. Jos aluksessa on havaittu olennaisia puutteita, asiakirjat annetaan puutteiden korjaamisen jälkeen.

Liikenne- ja viestintävirasto antaa SOLAS-yleissopimuksen, lastiviivayleissopimuksen, MARPOL 73/78 -yleissopimuksen, non-SOLAS-direktiivin, kalastusalusdirektiivin ja aluskierätyksasetuksen sekä muiden kansainvälisten velvoitteiden täytäntöön panemiseksi tarkemmat määräykset siitä, mitä katsastusasiakirjoja sekä todistus- ja turvallisuuskirjoja katsastusten perusteella annetaan sekä siitä, kuinka kauan ne ovat voimassa ja miten niiden voimassaoloa voidaan jatkaa. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto antaa 22 b §:n 2 momentissa tarkoitetuille aluksille tarkemmat määräykset siitä, mitä katsastusasiakirjoja sekä todistus- ja turvallisuuskirjoja katsastusten perusteella annetaan sekä siitä, kuinka kauan ne ovat voimassa ja miten niiden voimassaoloa voidaan jatkaa.

Liikenne- ja viestintävirasto myöntää merityöyleissopimuksen mukaisen merityösertifikaatin ja sen liitteenä olevan merityöehtojen noudattamista koskevan ilmoituksen. Myöntämisen edellytyksenä on, että Liikenne- ja viestintävirasto on toimivaltaansa kuuluvien seikkojen osalta todennut, ettei myöntämiselle ole estettä ja että työsuojeluviranomainen on suorittamansa tarkastuksen perusteella todennut Liikenne- ja viestintävirastolle antamassaan lausunnossa, ettei myöntämiselle ole estettä työsuojeluviranomaisen toimivaltaan kuuluvien seikkojen osalta. Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkemmat määräykset merityösertifikaatin myöntämiseen liittyvistä menettelyistä.

Liikenne- ja viestintäviraston on peruutettava merityösertifikaatti silloin, kun virasto on toimivaltaansa kuuluvien seikkojen osalta tai työsuojeluviranomainen on suorittamansa tarkastuksen perusteella todennut Liikenne- ja viestintävirastolle antamassaan lausunnossa, että alus ei todistettavasti vastaa merityöyleissopimuksen vaatimuksia eikä asian korjaamiseksi ole ryhdytty tarvittaviin toimenpiteisiin.

Tämä laki tulee voimaan \_\_\_\_\_ päivänä kuuta 2023. Sen 34 a - 34 c § tulevat voimaan vasta 5 päivänä joulukuuta 2024. Tämän lain voimaantullessa voimassa olleen 34 b §:n mukaan myönnetty todistuskirjat pysyvät voimassa. \_\_\_\_\_

Helsingissä 7.9.2023

**Pääministeri**

**Petteri Orpo**

Liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranne

**PÄÄTÖSLAUSELMA MSC.521(106)**

**(HYVÄKSYTTY 10 PÄIVÄNÄ MARRASKUUTA 2022)**

**MUUTOKSET VUONNA 1974 TEHTYYN KANSAINVÄLISEEN YLEISSOPIMUKSEEN IHMISHENGEN TURVALLISUUDESTA MERELLÄ (LUKU XV)**

MERITURVALLISUUSKOMITEA

PALAUTTAA MIELIIN Kansainvälisestä merenkulkujärjestöstä tehdyn yleissopimuksen 28 artiklan b kohdan, joka koskee komitean tehtäviä,

PALAUTTAA MIELIIN MYÖS vuonna 1974 tehdyn ihmishengen turvallisuutta merellä koskevan yleissopimuksen (SOLAS) (jäljempänä 'sopimus'), joka koskee sopimuksen liitteeseen muihin kuin I lukuun sovellettavia muutosmenettelyjä,

ON KÄSITELLYT 106. istunnossaan sopimuksen muutokset, joita on ehdotettu ja jotka on annettu tiedoksi sen VIII(b)(i) artiklan mukaisesti,

1 HYVÄKSYY sopimuksen VIII(b)(iv) artiklan mukaisesti sopimusmuutokset, joiden teksti on tämän päätöslauselman liitteenä;

2 PÄÄTTÄÄ sopimuksen VIII(b)(vi)(2)(bb) artiklan mukaisesti, että mainitut muutokset katsotaan hyväksytyiksi 1 päivänä tammikuuta 2024, ellei joko ennen tätä päivää enemmän kuin yksi kolmannes sopimushallituksista tai sopimushallitukset, joiden yhteinen kauppalaivasto tonnistoiltaan on vähintään 50 prosenttia koko maailman kauppalaivastosta, ole ilmoittanut järjestön pääsihteerille, että ne vastustavat muutoksia;

**RESOLUTION MSC.521(106)**

**(ADOPTED ON 10 NOVEMBER 2022)**

**AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974 (CHAPTER XV)**

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

RECALLING ALSO article VIII(b) of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 ("the Convention"), concerning the amendment procedure applicable to the annex to the Convention, other than to the provisions of chapter I,

HAVING CONSIDERED, at its 106th session, amendments to the Convention proposed and circulated in accordance with article VIII(b)(i) of the Convention,

1 ADOPTS, in accordance with article VIII(b)(iv) of the Convention, amendments to the Convention the text of which is set out in the annex to the present resolution;

2 DETERMINES, in accordance with article VIII(b)(vi)(2)(bb) of the Convention, that the said amendments shall be deemed to have been accepted on 1 January 2024, unless, prior to that date, more than one third of the Contracting Governments to the Convention or Contracting Governments the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant fleet have notified the Secretary General of their objections to the amendments;

3 KEHOTTAÄ sopimuksen sopimushallituksia panemaan merkille, että muutokset tulevat sopimuksen VIII(b)(vii)(2) artiklan mukaisesti voimaan 1 päivänä heinäkuuta 2024, kun ne on hyväksytty edellä olevan 2 kappaleen mukaisesti;

4 PYYTÄÄ sopimuksen VIII(b)(v) artiklan perusteella pääsihteeriä toimittamaan kaikille SOLAS-sopimuspuolille oikeaksi todistetut jäljennökset tästä päätöslauselmasta ja liitteessä olevat muutokset;

5 PYYTÄÄ LISÄKSI pääsihteeriä toimittamaan niille Järjestön jäsenille, jotka eivät ole SOLAS-sopimuksen sopimushallituksia, jäljennökset tästä päätöslauselmasta ja sen liitteen.

## **MUUTOKSET VUONNA 1974 TEHTYYN KANSAINVÄLISEEN YLEISSOPIMUKSEEN IHMISHENGEN TURVALLISUUDESTA MERELLÄ**

### **XV LUKU TURVATOIMET ALUKSILLE, JOTKA KULJETTAVAT TEOLLISUUSTYÖNTEKIJÖITÄ**

Seuraava uusi XV luku (Turvatoimet aluksille, jotka kuljettavat teollisuustyöntekijöitä) lisätään nykyisen XIV luvun (Turvatoimet aluksille, jotka operoivat polaarisisällä vesialueilla) jälkeen seuraavasti:

#### **"CHAPTER XV Safety measures for ships carrying industrial personnel**

##### **1 sääntö - Määritelmät**

Tässä luvussa

1 Teollisuustyöntekijöillä (industrial personnel, IP) tarkoitetaan kaikkia henkilöitä, joita kuljetetaan tai majoitetaan aluksella offshore-teollisuuden toimintaan liittyviä tehtäviä varten työskentelyn tapahtuessa toisella aluksella ja/tai avomerilaitoksella.

3 INVITES Contracting Governments to the Convention to note that, in accordance with article VIII(b)(vii)(2) of the Convention, the amendments shall enter into force on 1 July 2024 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4 REQUESTS the Secretary-General, for the purposes of article VIII(b)(v) of the Convention, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the annex to all Contracting Governments to the Convention;

5 ALSO REQUESTS the Secretary-General to transmit copies of this resolution and its annex to Members of the Organization which are not Contracting Governments to the Convention.

## **AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974**

### **CHAPTER XV SAFETY MEASURES FOR SHIPS CARRYING INDUSTRIAL PERSONNEL**

The following new chapter XV (Safety measures for ships carrying industrial personnel) is added after existing chapter XIV (Safety measures for ships operating in polar waters):

#### **"CHAPTER XV Safety measures for ships carrying industrial personnel**

##### **Regulation 1 - Definitions**

For the purpose of this chapter:

1 Industrial personnel (IP) means all persons transported or accommodated on board for the purpose of offshore industrial activities performed on board other ships and/or offshore facilities.

2 IP-säännöstöllä tarkoitetaan teollisuustyöntekijöitä kuljettaviin aluksiin sovellettavaa turvallisuussäännöstöä, sellaisena kuin se on hyväksytty päätöslauselmalla MSC.527(106) ja sellaisena kuin sitä on mahdollisesti muutettu, edellyttäen, että kyseiset muutokset on hyväksytty, saatettu voimaan ja otettu käyttöön nykyisen sopimuksen VIII artiklan säännösten mukaisesti, jotka koskevat muihin osiin kuin I lukuun sovellettavaa muutosmenettelyä.

3 Offshore-teollisuuden toiminnalla tarkoitetaan avomerilaitosten rakennus-, huolto-, käytöstäpoisto-, käyttö- tai ylläpitotoimintaa, jotka liittyvät muun muassa uusiutuvaan tai hiilipohjaiseen energiaan perustuvilla aloilla, vesiviljelyssä, avomeren kaivostuominnassa tai muussa vastaavassa toiminnassa harjoitettuun luonnonvarojen etsintään ja hyödyntämiseen.

4 HSC-säännöstöllä tarkoitetaan vuoden 2000 suurnopeusalussäännöstöä, sellaisena kuin se on hyväksytty päätöslauselmalla MSC.97(73) ja sellaisena kuin sitä on mahdollisesti muutettu, edellyttäen, että kyseiset muutokset on hyväksytty, saatettu voimaan ja otettu käyttöön nykyisen sopimuksen VIII artiklan mukaisesti siltä osin kuin ne koskevat menetelmiä, joita sovelletaan liitteen muihin osiin kuin I lukuun.

## **2 sääntö - Yleistä**

1 Aina kun IP-säännöstössä viitataan matkustaja-aluksia koskeviin vaatimuksiin, katsotaan että myös vastaavat lastialuksia koskevat vaatimukset tulevat noudatetuiksi.

2 Tätä lukua sovellettaessa teollisuustyöntekijöitä ei käsitellä eikä heitä pidetä matkustajina.

3 Kun tässä luvussa tai IP-säännöstössä teollisuustyöntekijöiden määrää käytetään yhtenä parametreistä, kokonaislukuun tulee sisällyttää teollisuustyöntekijät, erityishenkilöstö sekä aluksella olevien matkustajien määrä siten, että matkustajien kokonaismäärä saa olla enintään 12.

2 IP Code means the International Code of Safety for Ships Carrying Industrial personnel, as adopted by the Maritime Safety Committee by resolution MSC.527(106), as may be amended, provided that such amendments are adopted, brought into force and take effect in accordance with the provisions of article VIII of the present Convention concerning the amendment procedures applicable to the annex other than chapter I.

3 Offshore industrial activities mean the construction, maintenance, decommissioning, operation or servicing of offshore facilities related, but not limited to, exploration and exploitation of resources by the renewable or hydrocarbon energy sectors, aquaculture, ocean mining or similar activities.

4 HSC Code means the International Code of Safety for High-Speed Craft, 2000, adopted by the Maritime Safety Committee by resolution MSC.97(73), as may be amended, provided that such amendments are adopted, brought into force and take effect in accordance with the provisions of article VIII of the present Convention concerning the amendment procedures applicable to the annex other than chapter I.

## **Regulation 2 - General**

1 Wherever in the IP Code a reference is made to passenger ship requirements, the corresponding cargo ship requirements are deemed to be complied with.

2 For the purpose of this chapter, industrial personnel shall not be treated or considered as passengers.

3 Wherever in this chapter, or in the IP Code, the number of industrial personnel appears as a parameter, it shall be the aggregate number of industrial personnel, special personnel and passengers carried on board, where the number of passengers shall not exceed 12.

4 Sen estämättä, mitä yllä 2.1 säännössä määrätään, sellaisten suurnopeusalusten kohdalla, joihin sovelletaan X lukua ja sen estämättä, mitä HSC-säännösten luvuissa 2–12 ja 18 määrätään, tämän luvun vaatimusten sekä IP-säännösten mukaisesti sertifioitu alus katsotaan täyttävän HSC-säännösten ko. lukujen vaatimukset.

---

<sup>1</sup> Katso vuoden 2008 Erikoisaluslainsäädännöstä.

### **3 sääntö**

#### **Soveltaminen**

1 Ellei nimenomaisesti toisin määrätä, tätä kappaletta sovelletaan lasti- ja suurnopeusaluksiin, joiden bruttovetoisuus on vähintään 500, jotka on rakennettu 1 päivänä heinäkuuta 2024 tai sen jälkeen ja jotka kuljettavat yli 12 teollisuustyöntekijää.

2 Ennen 1 päivänä heinäkuuta 2024 rakennettujen lastialusten, jotka hallinto on valtuuttanut kuljettamaan yli 12 teollisuustyöntekijää järjestön laatimien suositusten mukaisesti, on noudatettava IP-säännösten sääntöjä III/1, III/2 (2.1.7 kappaletta lukuunottamatta), IV/7 ja IV/8 ensimmäisessä väli- tai uusintatarkastuksessa sen mukaan, kumpi tulee ensin 1 päivänä heinäkuuta 2024 jälkeen.

3 Ennen 1 päivänä heinäkuuta 2024 rakennettujen suurnopeuslastialusten, jotka hallinto on valtuuttanut kuljettamaan yli 12 teollisuustyöntekijää järjestön laatimien suositusten mukaisesti<sup>2</sup>, on noudatettava IP-säännösten sääntöjä III/1, III/2 (2.1.7 kappaletta lukuunottamatta), IV/7 ja IV/8 kolmannessa määrääikaistarkastuksessa tai ensimmäisessä uusintatarkastuksessa sen mukaan, kumpi tulee ensin 1 päivänä heinäkuuta 2024 jälkeen.

4 Olipa niiden rakennuspäivämäärä mikä tahansa, niiden lastialusten ja suurnopeuslastialusten, joita hallinto ei ole ennen 1 päivää heinäkuuta 2024 valtuuttanut kuljettamaan

4 Notwithstanding the provisions of regulation 2.1 above, for high-speed craft to which chapter X applies and notwithstanding the provisions of chapters 2 to 12 and 18 of the HSC Code, a ship certified in accordance with the requirements of this chapter and the IP Code shall be deemed to have complied with the requirements of chapters 2 to 12 and 18 of the HSC Code.

---

<sup>1</sup> Refer to the Code of Safety for Special Purpose Ships, 2008.

### **Regulation 3**

#### **Application**

1 Unless expressly provided otherwise, this chapter applies to cargo ships and high speed cargo craft, of 500 gross tonnage and upwards, constructed on or after 1 July 2024 which carry more than 12 industrial personnel.

2 Cargo ships constructed before 1 July 2024, authorized by the Administration to carry more than 12 industrial personnel in accordance with the recommendations developed by the Organization, shall comply with regulations III/1, III/2 (except for paragraph 2.1.7), IV/7 and IV/8 of the IP Code by the first intermediate or renewal survey, whichever occurs first, after 1 July 2024.

3 High-speed cargo craft constructed before 1 July 2024, authorized by the Administration to carry more than 12 industrial personnel in accordance with the recommendations developed by the Organization,<sup>2</sup> shall comply with regulations III/1, III/2 (except for paragraph 2.1.7), V/7 and V/8 of the IP Code by the third periodical or first renewal survey, whichever occurs first, after 1 July 2024.

4 Cargo ships and high-speed cargo craft, irrespective of date of construction, which prior to the 1 July 2024 have not been authorized by the Administration to carry more



enemmän kuin 12 teollisuustyöntekijää järjestön laatimien suositusten perusteella<sup>2</sup>, on noudatettava tätä sääntöä ja oltava sen sekä IP-säännösten mukaisesti sertifioituja ennen kuin ne voivat kuljettaa yli 12 teollisuustyöntekijää.

2 Katso Väliaikaiset suositukset yli 12 teollisuustyöntekijän turvallisesta kuljettamisesta kansainvälisillä matkoilla liikennöivillä aluksilla (päättölauselma MSC.418(97)).

5 Tätä lukua sovellettaessa ilmaisulla rakennettu tarkoitetaan seuraavien sääntöjen määritelmiä:

.1 II-2/1.1.2.1, siten kuin II-2/1.1.3 sääntö sitä täydentää lastialusten osalta; ja

.2 X/1.4, siten kuin X/1.5 sääntö sitä täydentää suurnopeuslastialusten osalta.

#### **4 sääntö - Muiden lukujen soveltaminen**

1 Nykyisen sopimuksen muita lastialuksia koskeviin kappaleisiin sisältyviä säännöksiä sovelletaan 3.1 säännössä kuvattuihin aluksiin muilta osin kuin siten, kuin ne ovat muutettuna tässä kappaleessa.

2 Sen estämättä, mitä 4.1 säännössä määrätään, niihin suurnopeusaluksiin, joihin sovelletaan HSC-säännöstöä, sovelletaan kyseisen säännösten lastialuksia koskevia sääntöjä muilta osin kuin siten, kuin ne ovat muutettuna tässä kappaleessa.

#### **5 sääntö - Vaatimukset**

1 Alusten ja suurnopeusalusten, joihin tätä lukua sovelletaan, tulee olla:

.1 sertifioitu lasti- tai suurnopeuslastialukseksi joko I luvun tai VIII luvun tai X luvun mukaisesti soveltuvin osin.

.2 täyttää IP-säännösten vaatimukset; ja

.3 soveltuvin osin sääntöjen I/8, I/9 ja I/10 mukaisten vaatimusten tai

than 12 industrial personnel based on the recommendations developed by the Organization,<sup>2</sup> shall comply and be certified in accordance with this chapter and the IP Code prior to the carriage of more than 12 industrial personnel on board.

2 Refer to the Interim recommendations on the safe carriage of more than 12 industrial personnel on board vessels engaged on international voyages (resolution MSC.418(97)).

5 For the purpose of this chapter, the expression constructed refers to the description given in regulations:

.1 II-2/1.1.2.1, as complemented by regulation II-2/1.1.3 for cargo ships; and

.2 X/1.4, as complemented by regulation X/1.5 for high-speed cargo craft.

#### **Regulation 4 - Application of other chapters**

1 The regulations for cargo ships contained in the other chapters of the present Convention apply to ships described in regulation 3.1 above, except as modified by this chapter.

2 Notwithstanding the provisions of regulation 4.1 above, for high-speed craft to which the HSC Code applies, the regulations for cargo craft in that Code apply except as modified by this chapter.

#### **Regulation 5 - Requirements**

1 Ships and high-speed craft to which this chapter applies shall:

.1 be certified as a cargo ship or high-speed cargo craft in accordance with either chapter I or chapter VIII or chapter X, as applicable;

.2 meet the requirements of the IP Code; and

.3 in addition to the requirements of regulations I/8, I/9 and I/10 or of sections 1.5 to

HSC-säännösten 1.5–1.9 kohtien mukaisesti tarkastettu ja sertifioitu siten kuin IP-säännöstössä on määrätty.

2 Alukset ja suurnopeusalukset, joihin tätä lukua sovelletaan ja joilla on 5.1 säännön mukainen todistuskirja, ovat soveltuvin osin I/19 ja XI-1/4 säännöissä ja HSC-säännösten 1.10 säännössä vahvistetun valvonnan alaisia. Tätä tarkoitusta varten kyseisiä todistuskirjoja käsitellään säännön I/12 tai I/13 mukaisesti myönnettynä todistuskirjoina.”

\*\*\*

1.9 of the HSC Code, as applicable, be surveyed and certified, as provided for in the IP Code.

2 Ships and high-speed craft to which this chapter applies, holding a certificate issued pursuant to the provisions of regulation 5.1 above, shall be subject to the control established in regulation I/19 or XI-1/4, and in 1.10 of the HSC Code, as applicable. For this purpose, such certificates shall be treated as a certificate issued under regulation I/12 or I/13.”

\*\*\*

**PÄÄTÖSLAUSELMA MSC.527(106)  
(hyväksytty 10 päivänä marraskuuta 2022)**

**TEOLLISUUSTYÖNTEKIJÖITÄ KULJETTAVIA ALUKSIA KOSKEVAN KANSAINVÄLISEN TURVALLISUUSSÄÄNNÖSTÖN  
(IP-SÄÄNNÖSTÖ) HYVÄKSYMINEN**

MERITURVALLISUUSKOMITEA, joka

PALAUTTAA MIELIIN Kansainvälisestä merenkulkujärjestöstä tehdyn yleissopimuksen 28 artiklan b kohdan, joka koskee komitean tehtäviä,

TUNNUSTAA, että tarvitaan pakottava turvallisuussäännöstö, jolla taataan teollisuustyöntekijöiden turvallinen kuljettaminen aluksilla sekä heidän turvallisuutensa, kun työntekijöitä siirretään muille aluksille ja/tai avomerilaitoksille tai niiltä pois,

PANEE MERKILLE päätöslauselman MSC.521(106), jonka nojalla se hyväksyi vuonna 1974 tehdyn ihmishengen turvallisuutta merellä koskevan kansainvälisen yleissopimuksen (SOLAS) (jäljempänä 'sopimus') XV luvun tehdäkseen teollisuustyöntekijöitä kuljettavia aluksia koskevan turvallisuussäännöstön (IP-säännöstö) noudattamisesta pakollista sopimuksen nojalla,

ON OTTANUT HUOMIOON 106. istunnossaan IP-säännöstön,

- 1 HYVÄKSYY IP-säännöstön, jonka teksti on tämän päätöslauselman liitteenä;
- 2 KEHOTTAÄ sopimuksen sopimushallituksia panemaan merkille, että muutokset tulevat voimaan, kun sopimuksen XV luku on tullut voimaan 1 päivänä heinäkuuta 2024;
- 3 KEHOTTAÄ LISÄKSI sopimuspuolia harkitsemaan IP-säännöstön vapaaehtoista soveltamista mahdollisuuksien mukaan myös aluksiin, joiden bruttovetoisuus on alle 500, sekä muussa kuin kansainvälisessä liikenteessä oleviin aluksiin;
- 4 PYYTÄÄ pääsihteeriä toimittamaan kaikille SOLAS-sopimuspuolille oikeaksi todistetut jäljennökset tästä päätöslauselmasta ja sen liitteenä olevasta IP-säännöstön tekstistä;
- 5 PYYTÄÄ LISÄKSI pääsihteeriä toimittamaan niille järjestön jäsenille, jotka eivät ole SOLAS-sopimuksen sopimushallituksia, jäljennökset tästä päätöslauselmasta ja sen liitteenä olevasta IP-säännöstön tekstistä.

# TEOLLISUUSTYÖNTEKIJÖITÄ KULJETTAVIA ALUKSIA KOSKEVA KANSAINVÄLINEN TURVALLISUUSSÄÄNNÖSTÖ (IP-SÄÄNNÖSTÖ)

## Sisällysluettelo

### Johdanto-osa 4

#### Osa I – YLEISTÄ 5

1	Tavoite	5
2	Määritelmät	5
3	Todistuskirja ja katsastus	5

#### Osa II – TAVOITTEET JA TOIMINNALLISET VAATIMUKSET 6

1	Teollisuustyöntekijät	6
2	Työntekijöiden turvallinen siirto	6
3	Osastointi ja vakavuus	7
4	Koneistot	7
5	Sähkölaitteet	8
6	Ajoittain miehittämättömät koneistotilat	8
7	Paloturvallisuus	9
8	Hengenpelastuslaitteet ja -järjestelyt	9
9	Vaaralliset aineet	9

#### Osa III – SÄÄNNÖT 10

1 sääntö - Teollisuustyöntekijät	10
2 sääntö - Turvallinen siirto	11

#### Osa IV – LISÄSÄÄNNÖT SOLAS-SOPIMUKSEN I LUVUN MUKAISESTI SERTIFIOIDUILLE ALUKSILLE 13

1 sääntö - Yleistä	13
2 sääntö - Osastointi ja vakavuus	13
3 sääntö - Koneistot	14
4 sääntö - Sähkölaitteet	14
5 sääntö - Ajoittain miehittämättömät koneistotilat	14
6 sääntö - Paloturvallisuus	14
7 sääntö - Hengenpelastuslaitteet ja -järjestelyt	15
8 sääntö - Vaaralliset aineet	15

#### Osa V – LISÄSÄÄNNÖT SOLAS-SOPIMUKSEN X LUVUN MUKAISESTI SERTIFIOIDUILLE ALUKSILLE 17

1 sääntö - Yleistä	17
2 sääntö - Osastointi ja vakavuus	17
3 sääntö - Koneistot	17
4 sääntö - Sähkölaitteet	17

5 sääntö - Ajoittain miehittämättömät koneistotilat	18
6 sääntö - Paloturvallisuus	18
7 sääntö - Hengenpelastuslaitteet ja -järjestelyt	18
8 sääntö - Vaaralliset aineet	18

#### Lisäys

Turvallisuuskirjan malli teollisuustyöntekijöitä kuljettaville aluksille  
Teollisuustyöntekijöitä kuljettavan aluksen turvallisuuskirjaa varten laadittu varusteluettelo  
(IP-lomake)

## Johdanto-osa

1 Avomerellä tapahtuvan offshore- ja energia-alan toiminnan laajentuminen on tuonut mukanaan uudenlaista teollista toimintaa avomerellä. Tämä puolestaan on luonut kasvavaa tarvetta antaa määräyksiä koskien teollisuustyöntekijöiden turvallista kuljettamista muille aluksille ja/tai avomerilaitoksiin ja niiltä pois.

2 On todettu, että jo olemassa olevat Kansainvälisen merenkulkujärjestön sääntelyn turvallisuusvaatimukset eivät täysin kata avomerialan merellä tapahtuvan toiminnan erityisiä riskejä, kuten työntekijöiden siirtoja.

3 Lisäksi tunnustetaan, että tätä säännöstöä laadittaessa teollisuustyöntekijät on ollut erityinen henkilöryhmä, jolle ei ole vielä ollut määritelmää vuonna 1974 tehdyn ihmishengen turvallisuutta merellä koskevan kansainvälisen yleissopimuksen (SOLAS) I luvun 2 säännössä.

4 Samalla myönnetään myös vaikeudet, jotka aiheutuvat siitä, ettei teollisuustyöntekijöille ole selkeää määritelmää eikä jo olemassa olevissa Kansainvälisen merenkulkujärjestön sääntelyssä ole kansainvälisiä turvallisuusvaatimuksia, jotka koskisivat teollisuustyöntekijöiden kuljettamista aluksilla.

5 Teollisuustyöntekijöitä kuljettavia aluksia koskeva kansainvälinen turvallisuussäännöstö (IP-säännöstö) on laadittu täydentämään Kansainvälisen merenkulkujärjestön jo olemassa olevia säännöksiä avomeri- ja energia-alan tarpeisiin vastaamiseksi ja näiden vaikeuksien voittamiseksi. Lastialuksia koskevien SOLAS-sääntöihin sisältyvien vaatimusten lisäksi säännöstö asettaa kansainväliset turvallisuusvaatimukset teollisuustyöntekijöitä kuljettaville aluksille, mikä helpottaa työntekijöiden turvallista kuljettamista ja siirtoa, kun kyseisiin operaatioihin liittyvät lisäriskit on tunnistettu.

6 Säännöstö on laadittu SOLAS-sopimuksen I/2(d) säännössä määritellyille kansainvälisillä matkoilla purjehtiville aluksille. Samalla todetaan kuitenkin se, että suurten teollisuustyöntekijämäärien kuljettaminen tapahtuu joko tietyn rannikkovaltion alueen sisäpuolella tai kotisataman ja aluevesien ulkopuolella sijaitsevan avomerilaitoksen välillä. Kansainvälisen liikkumisen ja teollisuustyöntekijöitä kuljettavien alusten turvallisen toiminnan helpottamiseksi hallintoja kehoitetaan soveltamaan tätä säännöstöä myös aluksiin, jotka liikennöivät vain tällaisia matkoja.

7 Säännöstöä sovelletaan aluksiin, joiden bruttovetoisuus on vähintään 500. Samalla kuitenkin todetaan, että myös alukset, joiden bruttovetoisuus on alle 500, voivat kuljettaa matkustajia, erityishenkilöstöä ja teollisuustyöntekijöitä niin, että kokonaismatkustajamäärä on yli 12. Tällaisissa tapauksissa hallinto voi soveltaa säännöstön tavoitteita ja toiminnallisia vaatimuksia mahdollisuuksien mukaan. Jos tällainen alus täyttää IP-säännöstön vaatimukset, hallinnot voivat harkita IP-todistuskirjan myöntämistä aluksille, jotka kuljettavat yli 12 teollisuustyöntekijää, kunhan kaikki lievennykset on merkitty aluksen todistuskirjaan.

## **Osa I – YLEISTÄ**

### **1 Tavoite**

Tämän säännösten tavoitteena on antaa määräyksiä teollisuustyöntekijöiden turvallisesta kuljettamisesta aluksilla ja heidän turvallisuudestaan työntekijöiden siirtotoiminnan aikana tunnistamalla mahdolliset riskit, joita ei ole 1974 tehdyn ihmishengen turvallisuutta merellä koskevan kansainvälisen yleissopimuksen (SOLAS) muilla sovellettavilla turvallisuusvaatimuksilla vähennetty riittävästi.

### **2 Määritelmät**

2.1 *Kuljettamisella* tarkoitetaan kuljetusta, majoitusta tai näitä molempia.

2.2 *Keskeisillä järjestelmillä* tarkoitetaan SOLAS-sopimuksen luvun II-2 säännössä 21.4 tarkoitettuja järjestelmiä.

2.3 *HSC-säännöstöllä* tarkoitetaan suurnopeusaluksia koskevaa kansainvälistä turvallisuussäännöstöä, jonka järjestön meriturvallisuuskomitea on hyväksynyt vuonna 2000 päätöslauselmalla MSC.97(73), sellaisena kuin se on muutettuna.

2.4 *Teollisuustyöntekijöillä (industrial personnel, IP)* tarkoitetaan kaikkia henkilöitä, joita kuljetetaan tai majoitetaan aluksella offshore-teollisuuden toimintaan liittyviä tehtäviä varten työskentelyn tapahtuessa toisella aluksella ja/tai avomerilaitoksella.

2.5 *IP-alue* on alue tai tila, jolla teollisuustyöntekijöiden on yleensä tarkoitettu oleskelevan matkan aikana tai joita heillä on oikeus käyttää.

2.6 *Offshore-teollisuuden toiminnalla* tarkoitetaan avomerilaitosten rakennus-, huolto-, käytöstäpoisto-, käyttö- tai ylläpitotoimintaa, jotka liittyvät muun muassa uusiutuvaan tai hiilipohjaiseen energiaan perustuvilla aloilla, vesiviljelyssä, avomeren kaivostoiminnassa tai muussa vastaavassa toiminnassa harjoitettuun luonnonvarojen etsintään ja hyödyntämiseen.

2.7 *Työntekijöiden siirrolla* tarkoitetaan koko sitä toimintaketjua, jossa työntekijöitä ja heidän välineistöään siirretään merellä alukselle, johon tätä säännöstä sovelletaan, tai sieltä pois tai toiselle alukselle tai avomerilaitokselle tai sieltä pois.

2.8 *SOLAS-sopimuksella* tarkoitetaan vuonna 1974 tehtyä Kansainvälistä yleissopimusta ihmishengen turvallisuudesta merellä, sellaisena kuin se on muutettuna.

### **3 Todistuskirja ja katsastus**

3.1 Kaikilla aluksilla, joihin tätä säännöstöä sovelletaan, on oltava voimassa oleva teollisuustyöntekijöitä kuljettavan aluksen turvallisuuskirja.

3.2 Teollisuustyöntekijöitä kuljettavan aluksen turvallisuuskirja annetaan perus- tai uusintakatsastuksessa alukselle, joka täyttää tämän säännösten vaatimukset.

3.3 Tässä säännössä tarkoitettuna todistuskirjan voi antaa joko hallinto tai hallinnon SOLAS-sopimuksen luvun XI-1 säännön 1 mukaisesti hyväksymä laitos. Kaikissa tapauksissa hallinto kantaa täyden vastuun todistuskirjasta.

3.4 Teollisuustyöntekijöitä kuljettavan aluksen turvallisuuskirja laaditaan muotoon, jonka malli on annettu säännösten lisäyksessä. Jos tekstin kielenä ei ole englanti, ranska tai espanja, mukaan liitetään myös käännös yhdelle näistä kielistä.

3.5 Teollisuustyöntekijöitä kuljettavan aluksen turvallisuuskirjan voimassaolo, katsastuspäivämäärät ja hyväksymismerkinnät yhdenmukaistetaan asiaankuuluvien SOLAS-todistuskirjojen kanssa tarpeen mukaan joko SOLAS-sopimuksen luvun I säännön 14 tai luvun X säännön 3.2 mukaisesti. Todistuskirjaan tulee sisältyä liite, jossa luetellaan tässä säännöstössä vaaditut varusteet.

3.6 Teollisuustyöntekijöitä kuljettavan aluksen turvallisuuskirja ja varusteluettelo annetaan SOLAS-sopimuksen luvun XV säännössä 5.1.1 vaadittujen asiaankuuluvien todistuskirjojen lisäksi.

## **Osa II – TAVOITTEET JA TOIMINNALLISET VAATIMUKSET**

### **1 Teollisuustyöntekijät**

#### 1.1 Tavoite

Tämän luvun tavoitteena on:

- .1 antaa määräyksiä turvallisesta toiminnasta teollisuustyöntekijöiden kuljettamisen aikana; ja
- .2 varmistaa, että teollisuustyöntekijät ovat terveydentilaltaan sopivia ja tuntevat toimintaympäristön vaarat, mukaan lukien työntekijöiden siirtoihin liittyvät riskit.

#### 1.2 Toiminnalliset vaatimukset

Edellä 1.1 kappaleessa mainitun tavoitteen saavuttamiseksi seuraavat toiminnalliset vaatimukset sisällytetään osan III sääntöihin:

Käytössä on oltava keinoja, joilla varmistetaan, että teollisuustyöntekijät:

- .1 ovat terveydentilaltaan sopivia;
- .2 pystyvät kommunikoimaan aluksen miehistön kanssa;



- .3 ovat saaneet asianmukaisen turvallisuuskoulutuksen;
- .4 ovat saaneet aluksella aluskohtaisen turvallisuusperehdytyksen; ja
- .5 ovat saaneet aluksella perehdytyksen aluksen siirtojärjestelyihin ja -välineistöön.

## **2 Työntekijöiden turvallinen siirto**

### 2.1 Tavoite

Tämän luvun tavoitteena on varmistaa kaikkien työntekijöiden siirtotoimissa osallisina olevien turvallisuus, mukaan lukien turvallisten ja sopivien siirtomenetelmien käyttö ja kyky suorittaa työntekijöiden siirtoon liittyvät toimet turvallisesti.

### 2.2 Toiminnalliset vaatimukset

Edellä 2.1 kappaleessa mainitun tavoitteen saavuttamiseksi seuraavat toiminnalliset vaatimukset sisällytetään osan III sääntöihin:

2.2.1 Käytössä on oltava keinoja, joilla varmistetaan, ettei työntekijöiden siirron aikana satu tapaturmia.

2.2.2 Työntekijöiden siirtoon käytettyjen järjestelyiden tulee:

.1 olla suunniteltu, rakennettu ja ylläpidetty sillä tavoin, että ne kestävät kuormat, joille ne altistuvat;

.2 olla suunniteltu ja rakennettu siten, että ne jäävät turvalliseen tilaan, jos ne menettävät toiminnallisuutensa tai niiden toiminnallisuus heikkenee; ja

.3 pystyä turvallisesti palauttamaan siirrettävät henkilöt turvalliseen paikkaan, jos aluksen käyttövoima häviää.

2.2.3 Alus täytyy pystyä pitämään paikallaan siten, ettei onnettomuuksia pääse sattumaan työntekijöiden siirron aikana ja sen on oltava toimintatavaltaan ja toiminnoiltaan sopiva vuorovaikutukseen muiden alusten tai avomerilaitosten kanssa.

2.2.4 Käytössä on oltava keinoja, joilla varmistetaan, että tiedot aluksella olevien teollisuus-työntekijöiden määrästä ja henkilöllisyydestä ovat ajan tasalla, jotta voidaan taata, että aluksella olevien henkilöiden todellinen määrä on koko ajan tiedossa.

## **3 Osastointi ja vakavuus**

### 3.1 Tavoite

Tämän luvun tavoitteena on taata aluksen riittävä vakavuus sekä ehjänä että vaurioituneena ottaen huomioon aluksella olevien henkilöiden kokonaismäärä.

### 3.2 Toiminnalliset vaatimukset

Edellä 3.1 kappaleessa mainitun tavoitteen saavuttamiseksi alukseen on suunniteltava vesitiiviit ja säätiiviit rajapinnat, jotka takaavat aluksen riittävän vakavuuden sekä ehjänä että vaurioituneena ottaen huomioon aluksella olevien henkilöiden kokonaismäärä. Tämä toiminnallinen vaatimus sisällytetään osien IV ja V sääntöihin

## 4 Koneistot

### 4.1 Tavoite

Tämän luvun tavoitteena on taata, että aluksen koneistot pystyvät toimimaan vaaditulla tavalla, jotta voidaan varmistaa aluksen turvallinen navigointi ja henkilöiden turvallinen kuljetaminen aluksella sekä tavallisen toiminnan että minkä tahansa hätätilanteen aikana ottaen huomioon aluksella olevien henkilöiden kokonaismäärä.

### 4.2 Toiminnalliset vaatimukset

Edellä 4.1 kappaleessa mainitun tavoitteen saavuttamiseksi seuraavat toiminnalliset vaatimukset sisällytetään osien IV ja V sääntöihin:

- .1 silloin kun jonkin koneistojärjestelmän vaatimusten mukaisen toiminnan takaamiseen tarvittava kapasiteetti riippuu aluksella olevien henkilöiden määrästä (esim. pilssiveden pumpausjärjestelmät), aluksella on oltava tarvittava lisäkapasiteetti;
- .2 ohjauslaittejärjestelmien on pystyttävä säilyttämään aluksen ohjattavuus koneistoon vaikuttavassa onnettomuustilanteessa; ja
- .3 aluksen keskeisten järjestelmien tulee olla riittävässä määrin päällekkäisiä tai eristettyjä tai osittain molempia, jotta aluksella olevat henkilöt voivat oleskella turvallisesti aluksella koneistoon vaikuttavan onnettomuustilanteen jälkeen ottaen huomioon aluksella olevien henkilöiden määrä.

## 5 Sähkölaitteet

### 5.1 Tavoite

Tämän luvun tavoitteena on:

- .1 varmistaa, että aluksella on sähkötehon hätälähteitä, joilla pystytään takaamaan keskeisten järjestelmien toimivuus hätätilanteissa ottaen huomioon aluksella olevien henkilöiden kokonaismäärä; ja

.2 suojata kaikkia aluksella olevia henkilöitä sähköä aiheuttamilta vaaroilta.

## 5.2 Toiminnalliset vaatimukset

Edellä 5.1 kappaleessa mainitun tavoitteen saavuttamiseksi seuraavat toiminnalliset vaatimukset sisällytetään osien IV ja V sääntöihin:

.1 aluksen keskeisten järjestelmien hätäsyöttöjärjestelyiden tulee olla riittävässä määrin päällekkäisiä tai eristettyjä tai osittain molempia, jotta aluksella olevat henkilöt voivat oleskella turvallisesti aluksella vahingon satuttua ottaen huomioon aluksella olevien henkilöiden määrä sekä hallittuun evakuointiin tarvittava aika; ja

.2 käytössä on oltava varotoimia sähköiskun, tulipalon tai muiden sähköperäisten vaarojen estämiseksi.

## 6 Ajoittain miehittämättömät koneistotilat

### 6.1 Tavoite

Tämän luvun tavoitteena on varmistaa, että, jos ja kun jokin koneistotila on ajoittain miehittämättömänä, tämä ei heikennä aluksen tai sillä olevien henkilöiden turvallisuutta.

### 6.2 Toiminnalliset vaatimukset

Edellä 6.1 kappaleessa mainitun tavoitteen saavuttamiseksi seuraavat toiminnalliset vaatimukset sisällytetään osien IV ja V sääntöihin:

.1 vaikka koneistotila olisi ajoittain miehittämätön, sen toiminnan tulee olla turvallista ottaen huomioon aluksella olevien henkilöiden määrä; ja

.2 ajoittain miehittämättömän koneistotilan varustukseen tulee kuulua lisähallinta-, valvonta- ja hälytysjärjestelmiä turvallisen toiminnan takaamiseksi ottaen huomioon aluksella olevien henkilöiden määrä, jotta saavutettaisiin vastaava turvallisuustaso kuin koneistotilassa, joka on normaalisti miehitettyä.

## 7 Paloturvallisuus

### 7.1 Tavoite

Tämän luvun tavoitteena on täyttää SOLAS-sopimuksen paloturvallisuustavoitteet tai HSC-säännösten paloturvallisuutta koskevat peruseriaatteet ottaen huomioon aluksella olevien henkilöiden määrä.

### 7.2 Toiminnalliset vaatimukset

Edellä 7.1 kappaleessa mainitun tavoitteen saavuttamiseksi keinot, joiden avulla täytetään SOLAS-sopimuksen paloturvallisuutta koskevat toiminnalliset vaatimukset tai HSC-säännösten paloturvallisuutta koskevat peruseriaatteet, ottaen huomioon aluksella olevien henkilöiden määrä sisällytetään osien IV ja V sääntöihin.

## **8 Hengenpelastuslaitteet ja -järjestelyt**

### 8.1 Tavoite

Tämän luvun tavoitteena on määrätä asiaankuuluvista ja riittävästä toimista, joilla taataan aluksen turvallinen jättäminen ja veden varaan joutuneiden henkilöiden turvallinen nostaminen takaisin alukseen.

### 8.2 Toiminnalliset vaatimukset

Edellä 8.1 kappaleessa mainitun tavoitteen saavuttamiseksi seuraavat toiminnalliset vaatimukset sisällytetään osien IV ja V sääntöihin:

- .1 pelastusveneissä on oltava riittävästi tilaa kaikille aluksella oleville henkilöille;
- .2 kaikille aluksella oleville on oltava asiaankuuluvat ja riittävät henkilökohtaiset hengenpelastuslaitteet;
- .3 on varmistettava, että aluksella on riittävästi kokoontumistilaa;
- .4 aluksen omien viestintä- ja hälytysjärjestelmien on taattava, että hätäviestintä saavuttaa kaikki aluksella olevat; ja
- .5 käytössä on oltava keinoja, joilla varmistetaan veden varaan joutuneen ihmisen turvallinen nostaminen takaisin alukseen.

## **9 Vaaralliset aineet**

### 9.1 Tavoite

Tämän luvun tavoitteena on antaa määräyksiä teollisuustyöntekijöiden turvallisesta kuljettamisesta, kun tämän säännösten mukaisesti sertifioidulla aluksella kuljetetaan ja käsitellään samanaikaisesti vaarallisia aineita ottaen huomioon aluksella olevien henkilöiden kokonaismäärä.

### 9.2 Toiminnalliset vaatimukset

Edellä 9.1 kappaleessa mainitun tavoitteen saavuttamiseksi mahdolliset vaarallisten aineiden kuljetuksen ja käsittelyn aiheuttamat vaarat tulee huomioida ja niiden aiheuttama riski kaikille

aluksella oleville henkilöille minimoida ottaen huomioon vaarallisten aineiden luonne. Tämä toiminnallinen vaatimus sisällytetään osien IV ja V sääntöihin

## **Osa III – SÄÄNNÖT**

### **1 sääntö**

#### *Teollisuustyöntekijät*

1.1 Osan II kappaleessa 1.2.1 mainittujen toiminnallisten vaatimusten täyttämiseksi kaikkien teollisuustyöntekijöiden tulee olla vähintään 16-vuotiaita ja aluksen päällikölle on annettava kirjalliset todisteet siitä, että he täyttävät fyysisesti ja terveydentilaltaan kaikki kyseisen säännön vaatimukset hallinnon hyväksymien vaatimusten mukaisesti.

1.2 Osan II kappaleessa 1.2.2 mainittujen toiminnallisten vaatimusten täyttämiseksi kaikkien teollisuustyöntekijöiden on osoitettava osaavansa riittävästi aluksen työkieltä, jotta he pystyvät kommunikoimaan tehokkaasti ja ymmärtämään aluksen miehistön antamia ohjeita.

1.3 Osan II kappaleessa 1.2.3 mainittujen toiminnallisten vaatimusten täyttämiseksi kaikkien teollisuustyöntekijöiden on ennen alukseen nousemista saatava koulutusta ja ohjeistusta liittyen seuraaviin aiheisiin: 1

.1 pelastautuminen, johon sisältyy:

.1 tietoa hätätilanteista, joita aluksella voi sattua;

.2 henkilökohtaisten pelastautumisvälineiden käyttö;

.3 turvallinen veteen siirtyminen korkealta kannelta ja pelastautuminen veden varassa; ja

.4 pelastusveneeseen nouseminen alukselta tai vedestä, kun päällä on pelastusliivi;

.2 paloturvallisuus, johon kuuluu tietoa siitä, millaisia palovaaroja aluksilla on ja millaisia varotoimia tulee noudattaa tulipalon estämiseksi; ja

.3 henkilökohtainen turvallisuus ja sosiaaliset velvoitteet, joihin kuuluvat muun muassa seuraavat asiat:

.1 työntekijä ymmärtää laivan päällikön tai hänen edustajansa määräysvallan aluksella;

.2 työntekijä noudattaa aluksen henkilöstön antamia ohjeita; ja

.3 työntekijä ymmärtää aluksilla käytettyjen turvallisuuteen liittyvien symbolien ja kylttien sekä hälytyssignaalien merkityksen.

1.4 Aluksella ei tule kuljettaa teollisuustyöntekijöitä, mikäli aluksen päällikölle ei ole toimittettu dokumentaatiota, jolla vahvistetaan, että kyseiset työntekijät ovat saaneet tämän säännön mukaisen koulutuksen tai ohjeistuksen.

1.5 Osan II kappaleessa 1.2.4 mainitun toiminnallisen vaatimuksen täyttämiseksi kaikkien teollisuustyöntekijöille on ennen satamasta lähtöä tai heti alukseen nousemisen jälkeen annettava aluskohtainen turvallisuusperehdytys, johon kuuluvat:

- .1 aluksen pohjapiirustus;
- .2 henkilökohtaisten hengenpelastuslaitteiden, kokoontumis- ja pelastusasemien, hätäpoistumisteiden ja ensiapuasemien sijainti;
- .3 aluksen turvallisuuteen liittyvät tiedot, symbolit ja kyltit sekä hälytykset; ja
- .4 toimet, joihin on ryhdyttävä kuullessaan hälytyksen tai kuulutuksen hätätilanteesta.

1.6 Osan II kappaleessa 1.2.5 mainitun toiminnallisen vaatimuksen täyttämiseksi ennen siirtoa kaikkien teollisuustyöntekijöiden on saatava perehdytys niistä aluksella noudatettavista menettelytavoista ja järjestelyistä sekä lisäturvatoimista tai turvallisuuslaitteista, joita työntekijöiden siirto muille aluksille ja/tai avomerilaitoksille ja niiltä pois saattaa vaatia.

---

<sup>1</sup> Työntekijöiden, jotka täyttävät IMO:n liikkuvien avomeriyksiköiden työntekijöiden koulutusta ja sertifiointia koskevan suosituksen Recommendations for the training and certification of personnel on mobile offshore units (pääöslauselma A.1079(28)) kappaleen 5.5 koulutusvaatimukset tai teollisuuden alan koulutusta koskevat vaatimukset, kuten kansainvälisen tuulijärjestön (Global Wind Organization, GWO), avomeren öljyteollisuuden harjoittelulaitoksen (Offshore Petroleum Industry Training Organization, OPITO) tai OPITO:n akkreditoiman BOSIET-koulutuksen (Basic Offshore Safety Induction and Emergency Training [avomerityöskentelyn peruskoulutus turvallisuuteen perehdytystä ja hätätilanteita varten]) asettamat vaatimukset, voidaan katsoa täyttävän tämän osion vaatimukset.

## **2 sääntö**

### *Turvallinen siirto*

2.1 Osan II kappaleessa 2.2.1 mainitun toiminnallisen vaatimuksen täyttämiseksi noudatetaan seuraavia määräyksiä:

- .1 Työntekijöiden siirtolaitteet ja -järjestelyt on pidettävä puhtaina, huollettava asianmukaisesti ja katsastettava säännöllisesti, jotta voidaan varmistaa, että niitä on turvallista käyttää.

.2 Nostolaitteita ja työntekijöiden siirtojärjestelyiden käyttöä valvoo toimenpiteestä vastaava päällystön jäsen ja niitä käyttää asianmukaisesti koulutettu henkilöstö. Nostolaitteiden ja mekaanisten laitteistojen käytössä osallisena oleva henkilöstö määrittelee turvamenetelmät ja toimii niiden mukaisesti.

.3 Siirrosta vastaavan päällystön jäsenen ja komentosillan välillä on oltava viestintäyhteys.

.4 Kaikkien työntekijöiden siirtojärjestelyiden tulee olla pysyvästi merkittyjä, jotta kunkin laitteen voi aina yksilöidä valvontaa, katsastusta tai tietojen kirjaamista varten. Niiden käyttö- ja huoltopäiväkirjat on säilytettävä aluksella.

.5 Ennen kuin työntekijöiden siirtotoimet aloitetaan, työntekijöiden siirtojärjestelyt on tarkistettava niiden asianmukaisen toiminnan varmistamiseksi.

.6 Käytössä on oltava keinoja, joilla varmistetaan, että teollisuustyöntekijät pääsevät kulkemaan turvallisesti ja esteettömästi työntekijöiden siirtojärjestelyiden ja aluksella sijaitsevan kuljetus- tai majoituspaikkansa välillä.

.7 Työntekijöiden siirtojärjestelyt, vedenpinta niiden alapuolella sekä yllä kohdassa .6 määritetty kulku on valaistava käyttäen tarvittaessa hätäsähkönlähteellä varmistettua valaistusta.

.8 Työntekijöiden siirtoa varten tulee määritellä tietty kansialue ja se tulee pitää esteettömänä.

.9 Kun suunnitellaan työntekijöiden siirtoa merellä ja ennen kuin se toteutetaan, tulee tehdä työturvallisuusanalyysi. Analyysissä on otettava huomioon ympäristöolosuhteet sekä toiminnalliset ja varusteista johtuvat rajoitteet.

.10 Työntekijöiden siirtoa suunniteltaessa on huomioitava järjestön laatima ohjeistus<sup>2</sup> tai muu hallinnon hyväksymä<sup>3</sup> ohjeistus.

2.2 Osan II kappaleessa 2.2.2 mainitun toiminnallisen vaatimuksen täyttämiseksi työntekijöiden siirtojärjestelyt on suunniteltava, rakennettava, testattava ja asennettava hallinnon hyväksymien vaatimusten<sup>4</sup> mukaisesti tai sellaisen luokituslaitoksen vaatimusten mukaisesti, jonka hallinto on hyväksynyt SOLAS-sopimuksen luvun XI-1 säännön 1 mukaisesti.

2.3 Lisäksi noudatetaan seuraavia määräyksiä:

.1 Työntekijöiden siirtojärjestelyiden tulee sopia suunnittelultaan aluksen omiin järjestelyihin.

.2 On tehtävä analyysi sellaisten teollisuustyöntekijöiden siirtojärjestelyissä ja niihin liittyvissä järjestelmissä mahdollisesti ilmenevien vikojen arvioimiseksi, jotka voisivat haitata siirtojärjestelyiden käyttöä tai vaarantaa mukana olevien henkilöiden turvallisuuden.

Analyysissä<sup>5</sup> on:

.1 huomioitava yksittäisen vian aiheuttamat vaikutukset kaikille laitteistoille ja järjestelmille, tulipalo missä tahansa tilassa tai vuoto missä tahansa vesitiiviissä osastossa, joilla voisi olla vaikutusta siihen, onko siirtojärjestelyitä mahdollista käyttää; ja

.2 tarjottava ratkaisuja, joiden avulla teollisuustyöntekijöiden siirtojärjestelyiden käytettävyys voidaan varmistaa ja kaikkien osallisina olevien turvallisuus taata kohdassa .1 kuvatun kaltaisessa vikatilanteessa.

.3 Kun yksittäinen vika johtaa järjestelmässä useamman kuin yhden komponentin vikaantumiseen (yhteisvikaantuminen), kaikkia aiheutuvia vikatilanteita on tarkasteltava yhdessä. Kun yhden vian ilmeneminen aiheuttaa suoraan lisää vikoja, kaikkia kyseisiä vikoja on tarkasteltava yhdessä.

2.4 Osan II kappaleessa 2.2.3 mainitun toiminnallisen vaatimuksen täyttämiseksi aluksen ohjattavuutta on arvioitava yhdessä sen kanssa, kuinka pitkään aluksen on oletettavasti pystyttävä pysymään paikallaan, jotta varmistetaan aluksen paikallaanpitolaitteiston oikeanlainen käyttö.

2.5 Osan II kappaleessa 2.2.4 mainitun toiminnallisen vaatimuksen täyttämiseksi aluksella on oltava käytössä menetelmät, joilla voidaan koko ajan varmistaa, että tiedot aluksella olevien työntekijöiden määrästä ja henkilöllisyydestä ovat oikein.

---

<sup>2</sup> Katso kiertokirje Guidance on safety when transferring persons at sea (MSC-MEPC.7/Circ.10).

<sup>3</sup> Kuten viimeisin muutettu ohjeistus IMCA M202 Guidance on the transfer of personnel to/from offshore vessels and structures.

<sup>4</sup> Katso asiaankuuluvien osin EN 13852-1:2013.

<sup>5</sup> Asiaankuuluva analyysi voi olla QFA tai FMEA ja niihin liittyvät raportit.

## **Osa IV – LISÄSÄÄNNÖT SOLAS-SOPIMUKSEN I LUVUN MUKAISESTI SERTIFIOIDUILLE ALUKSILLE**

### **1 sääntö**

#### *Yleistä*

1.1 Ellei nimenomaisesti toisin määrätä tässä osassa, teollisuustyöntekijöitä kuljettavien alusten on täytettävä SOLAS-sopimuksen lastialuksia koskevat vaatimukset sekä noudatettava tämän osan mukaisesti sovellettavia sääntöjä.

1.2 Alusten, jotka 1.1 kappaleen lisäksi noudattavat tämän osan mukaisesti sovellettavia sääntöjä, katsotaan täyttävän osan II kappaleiden 3–9 tavoitteet ja toiminnalliset vaatimukset.

### **2 sääntö**

#### *Osastointi ja vakavuus*



2.1 Osan II kappaleessa 3.2.1 mainitun toiminnallisen vaatimuksen täyttämiseksi noudatetaan seuraavia määräyksiä:

.1 Kun alus on sertifioitu kuljettamaan yli 240 henkilöä, sen on täytettävä SOLAS-sopimuksen II-1 luvun 5 sääntö ikään kuin alus olisi matkustaja-alus ja teollisuustyöntekijät laskettaisiin matkustajiksi. SOLAS-sopimuksen II-1 luvun 5.5 sääntöä ei kuitenkaan sovelleta.

.2 Osastointi- ja vuotovakavuussääntöjen on oltava SOLAS-sopimuksen II-1 luvun mukaiset silloin, kun alus katsotaan matkustaja-alukseksi ja teollisuustyöntekijät lasketaan matkustajiksi, jolloin käytettävä R-indeksi on seuraavanlainen:

.1 kun alus on sertifioitu kuljettamaan vähintään 240 henkilöä, R-indeksin arvoksi asetetaan R-indeksi;

.2 kun alus on sertifioitu kuljettamaan yli 60 henkilöä, R-indeksin arvoksi asetetaan 0,8R; tai

.3 kun alus on sertifioitu kuljettamaan enemmän kuin 60 mutta vähemmän kuin 240 henkilöä, R-indeksi interpoloidaan lineaarisesti edellä alakohdissa .1 and .2 annettujen arvojen väliin.

$$R = 1 - \frac{5,000}{L_s + 2,5N + 15225}$$

Missä:

$$N = N1 + 2N2$$

N1 = henkilömäärä, jolle on varattu pelastusveneet

N2 = henkilömäärän N1 ylittävä henkilömäärä (ml. päällystö ja miehistö), joka aluksella on oikeus kuljettaa

.3 Jos käyttöolosuhteet ovat sellaiset, että edellä olevan 2.1.2 kappaleen noudattaminen kaavan  $N=N1+2N2$  mukaisesti on käytännössä mahdotonta ja jos hallinto katsoo vaaran asteen asianmukaisesti alentuneen, käytetty N-arvo voi olla pienempi, mutta kuitenkin vähintään  $N=N1+N2$ .

.4 Aluksiin, joihin sovelletaan edellä mainittua 2.1.2.1 kappaletta, sovelletaan SOLAS-sopimuksen II-1 luvun sääntöjen 8 ja 8-1 sekä II-1 luvun osien B-2, B-3 ja B-4 vaatimuksia ikään kuin alus olisi matkustaja-alus ja teollisuustyöntekijät laskettaisiin matkustajiksi. SOLAS-sopimuksen II-1 luvun sääntöjä 14 ja 18 ei kuitenkaan sovelleta.

.5 Aluksiin, joihin sovelletaan edellä mainittuja kappaleita 2.1.2.2 ja 2.1.2.3, lukuun ottamatta jäljempänä olevaa kohtaa 2.1.6, sovelletaan SOLAS-sopimuksen II-1 luvun osia B-2, B-3 ja

B-4 ikään kuin alus olisi lastialus ja teollisuustyöntekijät olisivat miehistöä. SOLAS-sopimuksen II-1 luvun sääntöjä 8 ja 8-1 ei kuitenkaan tarvitse soveltaa eikä SOLAS-sopimuksen II-1 luvun sääntöjä 14 ja 18 sovelleta.

.6Kaikkien tämän säännösten mukaan sertifioitujen alusten on täytettävä SOLAS-sopimuksen II-1 luvun sääntöjen 9, 13, 19, 20 ja 21 vaatimukset ikään kuin alus olisi matkustaja-alus.

### **3 sääntö**

#### *Koneistot*

3.1 Osan II kappaleessa 4.2.1 mainitun toiminnallisen vaatimuksen täyttämiseksi aluksen on täytettävä SOLAS-sopimuksen II-1/35-1 säännön vaatimukset ikään kuin alus olisi matkustaja-alus.

3.2 Osan II kappaleessa 4.2.2 mainitun toiminnallisen vaatimuksen täyttämiseksi silloin, kun alus on sertifioitu kuljettamaan enemmän kuin 240 henkilöä, sen on täytettävä SOLAS-sopimuksen II-1 luvun 29 säännön vaatimukset ikään kuin alus olisi matkustaja-alus.

### **4 sääntö**

#### *Sähkölaitteet*

4.1 Osan II kappaleessa 5.2.1 mainitun toiminnallisen vaatimuksen täyttämiseksi noudatetaan seuraavia määräyksiä:

.1 kun aluksen pituus on vähintään 50 m ja sillä kuljetaan enintään 60 henkilöä, sen sähkölaitteisiin sovelletaan SOLAS-sopimuksen II-1 luvun 43 säännön vaatimusten lisäksi SOLAS-sopimuksen II-1 luvun 42.2.6.1 sääntöä; ja

.2 kun aluksella kuljetaan enemmän kuin 60 henkilöä, sen sähkölaitteisiin sovelletaan SOLAS-sopimuksen II-1 luvun 42 sääntöä.

4.2 Osan II kappaleessa 5.2.2 mainitun toiminnallisen vaatimuksen täyttämiseksi, kun aluksella kuljetaan enintään 60 henkilöä, sovelletaan, SOLAS-sopimuksen II-1 luvun 45.12 sääntöä

### **5 sääntö**

#### *Ajoittain miehittämättömät koneistotilat*

Osan II kappaleessa 6.2 mainittujen toiminnallisten vaatimusten täyttämiseksi alukset, joilla kuljetaan enemmän kuin 240 henkilöä, katsotaan matkustaja-aluksiksi SOLAS-sopimuksen II-1 luvun osan E mukaisesti.

### **6 sääntö**

#### *Paloturvallisuus*

Osan II kappaleissa 7.2 ja 4.2.3 mainittujen toiminnallisten vaatimusten täyttämiseksi noudatetaan seuraavia määräyksiä:

.1 jos alus on sertifioitu kuljettamaan enemmän kuin 240 henkilöä, siihen sovelletaan SOLAS-sopimuksen II-2 luvun vaatimuksia matkustaja-aluksille, joilla kuljetetaan yli 36 matkustajaa; ja

.2 jos alus on sertifioitu kuljettamaan enemmän kuin 60 mutta enintään 240 henkilöä, siihen sovelletaan SOLAS-sopimuksen II-2 luvun vaatimuksia matkustaja-aluksille, joilla kuljetetaan enintään 36 matkustajaa paitsi, ettei SOLAS-sopimuksen II-2 luvun sääntöjä 21 ja 22 tarvitse soveltaa; ja

## **7 sääntö**

### *Hengenpelastuslaitteet ja -järjestelyt*

Osan II kappaleessa 8.2 mainittujen toiminnallisten vaatimusten täyttämiseksi:

.1 aluksiin, joilla kuljetetaan enemmän kuin 60 henkilöä, sovelletaan, SOLAS-sopimuksen luvun III vaatimuksia muilla kuin lyhyillä kansainvälisillä matkoilla liikennöiville aluksille;

.2 kuljetettavasta henkilömäärästä riippumatta SOLAS-sopimuksen luvun III sääntöjä 2 ja 19.2.3 ei sovelleta.

.3 kun SOLAS-sopimuksen luvussa III käytetään käsitettä ”matkustaja”, sen on tulkittava tarkoittavan teollisuustyöntekijöitä kuten SOLAS-sopimuksen luvun XV säännössä 2.3 määrätään; ja

.4 sen estämättä, mitä yllä kohdassa .3 määrätään, tarvittava lasten ja alle vuoden ikäisten lasten pelastusliivien määrä on laskettava pelkästään aluksella olevien matkustajien määrän mukaisesti.

## **8 sääntö**

### *Vaaralliset aineet*

#### 8.1 Yleistä

Teollisuustyöntekijät saavat tuoda vaarallisia aineita alukselle ainoastaan aluksen ulkopuolisen tehtävänsä suorittamista varten ja aluksen päällikön etukäteen antamalla suostumuksella. Näiden vaarallisten aineiden katsotaan olevan aluksen lastia ja ne tulee kuljettaa SOLAS-sopimuksen osan A luvun VII mukaisesti.

#### 8.2 Vaarallisten aineiden kuljettaminen pakatussa muodossa

Osan II kappaleessa 9.2 mainittujen toiminnallisten vaatimusten täyttämiseksi:

.1 aluksiin, jotka on sertifioitu kuljettamaan enemmän kuin 240 henkilöä, sovelletaan SOLAS-sopimuksen luvun II-2 sääntöä 19.3.6.2 matkustaja-aluksille, jotka kuljettavat yli 36 matkustajaa; ja

.2 IMDG-säännösten vaatimusten soveltamiseksi, alusten, jotka on sertifioitu kuljettamaan enemmän kuin 240 henkilöä, katsotaan olevan matkustaja-aluksia, ja alusten, jotka on sertifioitu kuljettamaan enintään 240 henkilöä, katsotaan olevan lastialuksia.

### 8.3 Vaarallisten aineiden kuljettaminen kiinteänä irtolastina

Osan II kappaleessa 9.2 mainittujen toiminnallisten vaatimusten täyttämiseksi:

.1 aluksiin, jotka on sertifioitu kuljettamaan enemmän kuin 240 henkilöä, sovelletaan SOLAS-sopimuksen luvun II-2 sääntöä 19.3.6.2 matkustaja-aluksille, jotka kuljettavat yli 36 matkustajaa; ja

.2 IMSBC-säännösten vaatimusten soveltamiseksi teollisuustyöntekijät katsotaan henkilöstönsuojelun yhteydessä henkilöstöksi.

### 8.4 Vaarallisten nestemäisten kemikaalien, nesteytettyjen kaasujen ja öljyn kuljettaminen

8.4.1 Osan II kappaleessa 9.2 mainittujen toiminnallisten vaatimusten täyttämiseksi, kun aluksella kuljetetaan samanaikaisesti vaarallisia nestemäisiä kemikaaleja ja/tai nesteytettyjä kaasuja irtolastina sekä teollisuustyöntekijöitä, aluksen tulee olla sertifioitu joko SOLAS-sopimuksen luvun VII osien B tai C vaatimusten mukaisesti tai sen on noudatettava vähintään saman tasoisia vaatimuksia kuin järjestön laatimat ja oltava niiden mukaisesti sertifioituja. 6 Lisäksi:

.1 myrkyllisten tai matalan leimahduspisteen tuotteiden tai happojen kuljettaminen ei ole sallittua silloin, kun aluksella olevien henkilöiden kokonaismäärä on yli 60;

.2 kun kuljetetaan teollisuustyöntekijöitä, alueiden ja tilojen, joihin teollisuustyöntekijöillä ei ole oikeutta mennä, tulee olla selvästi merkitty;

.3 työntekijöiden siirtojärjestelyiden tulee sijaita lastialueen ulkopuolella;

.4 työntekijöiden siirtojärjestelyihin tulee mahdollisuuksien mukaan päästä lastialueen ulkopuolelta; ja

.5 alukseen nousun tai työntekijöiden siirron tulee tapahtua eri aikaan kuin lastaamisen tai lastin purkamisen.

8.4.2 Osan II kappaleessa 9.2. mainittujen toiminnallisten vaatimusten täyttämiseksi, kun alukselle kuljetetaan samanaikaisesti lastina öljyä siten kuin MARPOL-yleissopimuksen liitteessä I on määritelty sekä teollisuustyöntekijöitä, sovelletaan 8.4.1 kappaleen vaatimuksia.

8.4.3 Tätä vaatimusta sovellettaessa:

.1 ”matalan leimahduspisteen tuotteilla” tarkoitetaan:

.1 myrkyllisiä aineita, joiden leimahduspiste on enintään 60°C;

.2 öljyä, jonka leimahduspiste on enintään 60°C; ja

.3 nesteytettyjä kaasuja, joita varten tarvitaan ilmaisimet syttyvien höyryjen havaitsemista varten IGC-säännösten luvun 19 mukaisesti;

.2 ”myrkyllisillä tuotteilla” tarkoitetaan:

.1 vaarallisia kemikaaleja, joihin sovelletaan IBC-säännösten erityisvaatimusta 15.12; ja

.2 nesteytettyjä kaasuja, jotka varten tarvitaan ilmaisimet myrkyllisten höyryjen havaitsemista varten IGC-säännösten luvun 19 mukaisesti; ja

.3 ”hapoilla” tarkoitetaan vaarallisia kemikaaleja, joihin sovelletaan IBC-säännösten erityisvaatimusta 15.12.

8.4.4 Osan II kappaleessa 9.2 mainittujen toiminnallisten vaatimusten täyttämiseksi, kun aluksella kuljetetaan nesteytettyjä kaasuja irtolastina, IGC-säännösten vaatimusten soveltamiseksi teollisuustyöntekijät katsotaan koulutuksen ja henkilöstönsuojelun yhteydessä henkilöstöksi.

---

<sup>6</sup> Katso offshore-tukialuksia koskeva turvallisuussäännöstö Code for the Transport and Handling of Hazardous and Noxious Liquid Substances in Bulk on Offshore Support Vessels (OSV Chemical Code) (päättöslauselma A.1122(30)).

## **Osa V – LISÄSÄÄNNÖT SOLAS-SOPIMUKSEN X LUVUN MUKAISESTI SERTIFIOIDUILLE ALUKSILLE**

### **1 sääntö**

#### *Yleistä*

1.1 SOLAS-sopimuksen luvun X mukaisesti sertifioidulla suurnopeuslastialuksella ei tulisi kuljettaa yli 60 henkilöä.

1.2 Ellei nimenomaisesti toisin määrätä tässä osassa, suurnopeuslastialusten, jotka kuljettavat enintään 60 henkilöä, tulee täyttää HSC-säännösten lastialuksia koskevat vaatimukset sekä tämän osan sovellettavat säännöt.

1.3 Alusten, jotka 1.2 kappaleen lisäksi noudattavat tämän osan sovellettavia sääntöjä, katsotaan täyttävän osan II kappaleiden 3–9 tavoitteet ja toiminnalliset vaatimukset.

1.4 Teollisuustyöntekijöiden kuljettamista suurnopeuslastialuksella ei katsota läpikulkumatkaksi HSC-säännösten 1.9.1.1 säännön mukaisesti, joten liikennöinti vaatii luvan.

1.5 Kun HSC-säännösten sovellettavissa vaatimuksissa käytetään käsitettä ”matkustaja”, sen on tulkittava tarkoittavan ”muita aluksella olevia henkilöitä kuin miehistöä”.

## **2 sääntö**

### *Osastointi ja vakavuus*

Osan II kappaleessa 3.2 mainittujen toiminnallisten vaatimusten täyttämiseksi noudatetaan seuraavia määräyksiä:

.1 Luvun 2 osa B, paitsi että HSC-säännösten 2 luvun osan C sijaan sovelletaan HSC-säännösten sääntöjä 2.13.2 ja 2.14.

.2 Kun sovelletaan HSC-säännösten 2 luvun määräyksiä, käsitteen ”matkustaja”, on tulkittava tarkoittavan ”muita aluksella olevia henkilöitä kuin miehistöä”. Lisäksi kunkin tällaisen matkustajan painon oletetaan olevan 90 kg 75 kg:n sijaan.

## **3 sääntö**

### *Koneistot*

Osan II kappaleessa 4.2 mainittujen toiminnallisten vaatimusten täyttämiseksi sovelletaan HSC-säännösten 10 luvun osan B A-luokan matkustaja-aluksia koskevia sääntöjä soveltuvilta osin HSC-säännösten 10 luvun osan C sijaan.

## **4 sääntö**

### *Sähkölaitteet*

Osan II kappaleessa 5.2 mainittujen toiminnallisten vaatimusten täyttämiseksi sovelletaan HSC-säännösten 12.7.10 säännön vaatimuksia.

## **5 sääntö**

### *Ajoittain miehittämättömät koneistotilat*

[ei määräyksiä]

## **6 sääntö**

### *Paloturvallisuus*

[ei määräyksiä]

## **7 sääntö**

### *Hengenpelastuslaitteet ja -järjestelyt*

Osan II kappaleessa 8.2 mainittujen toiminnallisten vaatimusten täyttämiseksi:

- .1 Sovelletaan HSC-säännösten 4.2.3 sääntöä;
- .2 Sovelletaan HSC-säännösten 8.4.3 sääntöä – ilmauksen ”matkustajatilat” on tulkittava tarkoittavan ”teollisuustyöntekijöille tarkoitettuja tiloja”; ja
- .3 tarvittava lasten ja alle vuoden ikäisten lasten pelastusliivien määrä on laskettava pelkästään aluksella olevien matkustajien määrän mukaisesti.

## **8 sääntö**

### *Vaaralliset aineet*

8.1 Teollisuustyöntekijät saavat tuoda vaarallisia aineita alukselle ainoastaan aluksen ulkopuolisen tehtävänsä suorittamista varten ja aluksen päällikön etukäteen antamalla suostumuksella. Näiden vaarallisten aineiden katsotaan olevan aluksen lastia ja ne tulee kuljettaa HSC-säännösten 7 luvun osan D mukaisesti.

8.2 Osan II kappaleessa 9.2 mainittujen toiminnallisten vaatimusten täyttämiseksi:

- .1 kun kuljetetaan teollisuustyöntekijöitä, alueiden ja tilojen, joihin teollisuustyöntekijöillä ei ole oikeutta mennä, tulee olla selvästi merkitty;
- .2 työntekijöiden siirtojärjestelyiden tulee sijaita lastialueen ulkopuolella;
- .3 työntekijöiden siirtojärjestelyihin tulee mahdollisuuksien mukaan päästä lastialueen ulkopuolelta; ja
- .4 alukseen nousun tai työntekijöiden siirron tulee tapahtua eri aikaan kuin lastaamisen tai lastin purkamisen.

## **LISÄYS**

### **TURVALLISUUSKIRJAN MALLI TEOLLISUUSTYÖNTEKIJÖITÄ KULJETTAVILLE ALUKSILLE**

#### **Teollisuustyöntekijöitä kuljettavan aluksen TURVALLISUUSKIRJA**

Tätä todistuskirjaa täydentää teollisuustyöntekijöitä kuljettavan aluksen turvallisuuskirjaa varten laadittu varusteluettelo (IP-lomake)

.....  
(Virallinen sinetti)

.....  
(Valtio)

Annettu vuoden 1974 ihmishengen turvallisuutta merellä koskevan kansainvälisen yleissopimuksen määräysten, sellaisena kuin se on muutettuna, nojalla

.....  
(valtion nimi)

.....  
(toimivaltaisen henkilön tai organisaation nimi)

Aluksen tiedot<sup>7</sup> .....

Aluksen nimi.....

Tunnuskirjaimet .....

Kotipaikka .....

Bruttovetoisuus .....

IMO-numero<sup>8</sup> .....

Päivämäärä, [pp/kk/vvvv], jolloin köli on laskettu tai jolloin alus on ollut vastaavassa rakennusvaiheessa, tai päivämäärä, jolloin aluksella on aloitettu merkittäviä muutos- tai muuntamistöitä.

<sup>7</sup>Aluksen tiedot voi vaihtoehtoisesti sijoittaa vaakasuoriin laatikoihin.

<sup>8</sup>IMO-tunnistenumerojärjestelmän mukaisesti, sellaisena kuin järjestö on sen hyväksynyt päätöslauselmalla A.1117(30).

TÄTEN TODISTETAAN, ETTÄ:

1  rastita asianmukainen kohta

alus on katsastettu teollisuustyöntekijöitä kuljettavia aluksia koskevan kansainvälisen turvallisuus säännösten I luvun kohdan 3 mukaisesti alukseksi, johon sovelletaan joko sopimuksen XV luvun sääntöä 3.1 tai sääntöä 3.4.

.1 Katsastuksessa kävi ilmi seuraavaa:

.1 aluksen rakenne, varusteet, laitteet ja materiaalit ja aluksen kunto ovat kaikin tavoin tyydyttäviä ja alus täyttää säännösten asiaankuuluvat vaatimukset; ja



.2 jos aluksella on työntekijöiden siirtolaitteita ja -järjestelyjä, ne ja niiden kunto ovat kaikin tavoin tyydyttäviä ja ne täyttävät säännösten III luvun säännön 2 vaatimukset.

2  rastita asianmukainen kohta

Alus on katsastettu teollisuustyöntekijöitä kuljettavia aluksia koskevan kansainvälisen turvallisuussäännösten I luvun kohdan 3 mukaisesti alukseksi, johon sovelletaan joko sopimuksen XV luvun sääntöä 3.2 tai sääntöä 3.3.

.1 Katsastuksessa kävi ilmi seuraavaa:

.1 hengenpelastuslaitteet sekä pelastusveneiden ja -lauttojen ja valmiusveneiden varustus ovat soveltuvoin osin joko säännösten IV luvun säännön 7 tai V luvun säännön 7 mukaisia.

.2 jos vaarallisten aineiden kuljettaminen on sallittu aluksella, alus täyttää säännösten IV luvun säännön 8 tai V luvun säännön 8 asiaankuuluvat vaatimukset; ja

.3 jos aluksella on työntekijöiden siirtolaitteita ja -järjestelyjä, ne ja niiden kunto ovat kaikin tavoin tyydyttäviä ja ne täyttävät säännösten III luvun säännön 2 (paitsi kappaleen 2.1.7) vaatimukset.

3 Tämä todistuskirja ei koske myrkyllisten tai matalan leimahduspisteen tuotteiden tai happojen kuljettamista, kun aluksella olevien henkilöiden kokonaismäärä on yli 60.

Tämä todistuskirja on voimassa ..... saakka

Todistuskirjan pohjana olevan katsastuksen suorituspäivä (pp/kk/vvvv): .....

Annettu

(Todistuskirjan antamispaikka)

(Antopäivämäärä)

(Todistuskirjan myöntävän toimivaltaisen viranomaisen allekirjoitus)

(Myöntävän viranomaisen sinetti tai leima)

## VUOSI-, MÄÄRÄAIKAIS- JA VÄLIKATSASTUSTEN HYVÄKSYMINEN

TÄTEN TODISTETAAN, että säännösten I luvun 3 osion mukaisessa katsastuksessa aluksen on todettu täyttävän säännösten asiaankuuluvat vaatimukset:

Vuosi-/määräaikaiskatsastus\*: Allekirjoittanut:

.....  
(Toimivaltaisen viranomaisen allekirjoitus)

Paikka: .....

Päivämäärä: .....

(Viranomaisen sinetti tai leima)

Vuosi-/määräaikais/välikatsastus\*: Allekirjoittanut:

.....  
(Toimivaltaisen viranomaisen allekirjoitus)

Paikka: .....

Päivämäärä: .....

(Viranomaisen sinetti tai leima)

Vuosi-/määräaikais/välikatsastus\*: Allekirjoittanut:

.....  
(Toimivaltaisen viranomaisen allekirjoitus)

Paikka: .....

Päivämäärä: .....

(Viranomaisen sinetti tai leima)

Vuosi-/määräaikaiskatsastus\*: Allekirjoittanut:

.....  
(Toimivaltaisen viranomaisen allekirjoitus)

Paikka: .....

Päivämäärä: .....

*(Viranomaisen sinetti tai leima)*

\*Tarpeeton yliviivataan.

**HYVÄKSYNTÄ TODISTUSKIRJAN VOIMASSAOLON JATKAMISEKSI, JOS SE ON VOIMASSA ALLE VIISI VUOTTA YLEISSOPIMUKSEN I LUVUN 14(C) SÄÄNTÖÄ TAI VUONNA 2000 HYVÄKSYTYN HSC-SÄÄNNÖSTÖN 1.8.8 SÄÄNTÖÄ SOVELLETTAESSA**

Alus täyttää yleissopimuksen asiaankuuluvat vaatimukset, ja tämän todistuskirjan katsotaan olevan yleissopimuksen I luvun 14(c) säännön\* tai vuonna 2000 hyväksytyin HSC-säännöstön 1.8.8 säännön\* mukaisesti voimassa seuraavaan päivämäärään asti: .....

Allekirjoittanut: .....  
(*Toimivaltaisen viranomaisen allekirjoitus*)

Paikka: .....

Päivämäärä: .....  
(*Viranomaisen sinetti tai leima*)

**UUSINTAKATSASTUKSEN JÄLKEEN ANNETTAVA HYVÄKSYNTÄ YLEISSOPIMUKSEN I LUVUN 14(D) SÄÄNTÖÄ TAI VUONNA 2000 HYVÄKSYTYN HSC-SÄÄNNÖSTÖN 1.8.9 SÄÄNTÖÄ SOVELLETTAESSA**

Alus täyttää yleissopimuksen asiaankuuluvat vaatimukset, ja tämän todistuskirjan katsotaan olevan yleissopimuksen I luvun 14(d) säännön\* tai vuonna 2000 hyväksytyin HSC-säännöstön 1.8.9 säännön\* mukaisesti voimassa seuraavaan päivämäärään asti: .....

Allekirjoittanut: .....  
(*Toimivaltaisen viranomaisen allekirjoitus*)

Paikka: .....

Päivämäärä: .....  
(*Viranomaisen sinetti tai leima*)

**HYVÄKSYNTÄ TODISTUSKIRJAN VOIMASSAOLON JATKAMISEKSI KATSASTUSSATAMAAN ASTI TAI MÄÄRÄAJAKSI YLEISSOPIMUKSEN I LUVUN 14(E) TAI 14(F) SÄÄNTÖÄ TAI VUONNA 2000 HYVÄKSYTYN HSC-SÄÄNNÖSTÖN 1.8.10 SÄÄNTÖÄ SOVELLETTAESSA**

Tämän todistuskirjan katsotaan olevan yleissopimuksen I luvun 14(e)/ 14(f) säännön\* tai vuonna 2000 hyväksytyin HSC-säännöstön 1.8.10 säännön\* mukaisesti voimassa seuraavaan päivämäärään asti:

Allekirjoittanut: .....  
(*Toimivaltaisen viranomaisen allekirjoitus*)

Paikka: .....

Päivämäärä: .....  
(*Viranomaisen sinetti tai leima*)

\*Tarpeeton yliviivataan.

**HYVÄKSYNTÄ VUOSIPÄIVÄN SIIRTÄMISEKSI YLEISSOPIMUKSEN I LUVUN  
14(H) SÄÄNTÖÄ TAI VUONNA 2000 HYVÄKSYTYN HSC-SÄÄNNÖSTÖN 1.8.12  
SÄÄNTÖÄ SOVELLETTAESSA**

Yleissopimuksen I luvun 14(h) säännön tai vuonna 2000 hyväksytyn HSC-säännösten 1.8.12\*  
säännön mukaisesti uusi vuosipäivä on .....

Allekirjoittanut: .....  
(*Toimivaltaisen viranomaisen allekirjoitus*)

Paikka: .....

Päivämäärä: .....  
(*Viranomaisen sinetti tai leima*)

Yleissopimuksen I luvun 14(h) säännön\* tai vuonna 2000 hyväksytyn HSC-säännösten  
1.8.12\* säännön mukaisesti uusi vuosipäivä on .....

Allekirjoittanut: .....  
(*Toimivaltaisen viranomaisen allekirjoitus*)

Paikka: .....

Päivämäärä: .....  
(*Viranomaisen sinetti tai leima*)

\*Tarpeeton yliviivataan.

**Teollisuustyöntekijöitä kuljettavan aluksen turvallisuuskirjaa varten laadittu varustelu-  
ettelo  
(IP-lomake)**

Tämän luettelon oltava pysyvästi teollisuustyöntekijöitä kuljettavan aluksen turvallisuuskirjan  
liitteenä

**TEOLLISUUSTYÖNTEKIJÖITÄ KULJETTAVIA ALUKSIA  
KOSKEVAN KANSAINVÄLISEN TURVALLISUUSSÄÄNNÖSTÖN MUKAINEN  
VARUSTELUETTELO**

**1 Aluksen tiedot**

Aluksen nimi .....

Tunnuskirjaimet .....

Henkilöiden kokonaismäärä,  
jolle alus on sertifioitu .....

**2 Tiedot hengenpelastuslaitteista**

1 Henkilöiden kokonaismäärä, jolle on varattu hengen- pelastuslaitteita		.....	
		Vasen puoli	Oikea puoli
2 Pelastusveneiden kokonaismäärä		.....	.....
2.1 Pelastusveneisiin mahtuvien henkilöiden kokonais- määrä		.....	.....
2.2 Osittain suljettujen pelastusveneiden määrä (SOLAS-yleissopimuksen III luvun 21 tai 31 sääntö tai soveltuvilta osin HSC-säännösten 8.10 sääntö ja LSA-säännösten 4.5 osio)		.....	.....
2.3 itseoikaisevien, osittain suljettujen pelastusveneiden määrä (SOLAS-yleissopimuksen III luvun 21 tai 31 sääntö tai soveltuvilta osin HSC-säännösten 8.10 sääntö ja LSA-säännösten 4.5 osio)		.....	.....
2.4 Kokonaan suljettujen pelastusveneiden määrä (SOLAS-yleissopimuksen III luvun 21 tai 31 sääntö tai soveltuvilta osin HSC-säännösten 8.10 sääntö ja LSA-säännösten 4.6 osio)		.....	.....
2.5 Muut pelastusveneet		.....	.....
2.5.1 Lukumäärä		.....	.....
2.5.2 Tyyppi		.....	.....

3	Edellä esitettyyn kokonaismäärään sisältyvien moottoripelastusveneiden lukumäärä	.....
3.1	Valonheittimillä varustettujen pelastusveneiden lukumäärä	.....
4	Valmiusveneiden lukumäärä	.....
4.1	Edellä esitettyyn pelastusveneiden kokonaismäärään sisältyvien veneiden lukumäärä	.....
5	Pelastuslautat	.....
5.1	Lautat, joissa on oltava hyväksytyt vesillelaskulaitteet	.....
5.1.1	Pelastuslauttojen lukumäärä	.....
5.1.2	Lautoille mahtuvien henkilöiden kokonaismäärä	.....
5.2	Lautat, joissa ei tarvitse olla hyväksytyjä vesillelaskulaitteita	.....
5.2.1	Pelastuslauttojen lukumäärä	.....
5.2.2	Lautoille mahtuvien henkilöiden kokonaismäärä	.....
6	MES-järjestelmien lukumäärä	.....
6.1	MES järjestelmien kattamien henkilöiden kokonaismäärä	.....
7	Kelluntalaitteet	.....
7.1	Kelluntalaitteiden lukumäärä	.....
7.2	Henkilömäärä, jota kelluntalaitteet pystyvät kannattelemaan	.....
8	Pelastusrenkaiden lukumäärä	.....
9	Pelastusliivien lukumäärä (yhteensä)	.....
9.1	Aikuisten pelastusliivien lukumäärä	.....
9.2	Lasten pelastusliivien lukumäärä	.....
9.3	Alle vuoden ikäisten lasten pelastusliivien lukumäärä	.....
10	Pelastuspuvut	.....
10.1	Kokonaismäärä	.....
11	Lämpösuojainten lukumäärä <sup>9</sup>	.....

TÄTEN TODISTETAAN, että tämän luettelon tiedot ovat kaikilta osin oikeita.

Annettu.....

(Luettelon antamispaikka)

.....  
(Antopäivämäärä)

.....  
(Luettelon antavan asianmukaisesti  
valtuutetun viranomaisen allekirjoitus)

(Myöntävän viranomaisen sinetti tai leima)

---

<sup>9</sup> Mukaan ei lasketa niitä, jotka kuuluvat vaadittuihin varusteisiin LSA-säännösten kappaleiden 4.1.5.1.24, 4.4.8.31 ja 5.1.2.2.13 mukaisesti.

\*\*\*

**RESOLUTION MSC.527(106)**  
**(adopted on 10 November 2022)**

**ADOPTION OF THE INTERNATIONAL CODE OF SAFETY FOR SHIPS  
CARRYING INDUSTRIAL PERSONNEL (IP CODE)**

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the function of the Committee,

RECOGNIZING the need for a mandatory Code for the safe carriage of industrial personnel on ships and for ensuring their safety during personnel transfer operations to and from other ships and/or offshore facilities,

NOTING resolution MSC.521(106), by which it adopted chapter XV of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 ("the Convention"), to make the provisions of the International Code of Safety for Ships Carrying Industrial Personnel (IP Code) mandatory under the Convention,

HAVING CONSIDERED, at its 106th session, the IP Code,

1 ADOPTS the IP Code the text of which is set out in the annex to the present resolution;

2 INVITES Contracting Governments to the Convention to note that the IP Code will take effect on 1 July 2024 upon entry into force of chapter XV of the Convention;

3 ALSO INVITES Contracting Governments to consider the voluntary application of the IP Code, as far as practicable, to ships of less than 500 gross tonnage and to ships not operating on international voyages;

4 REQUESTS the Secretary-General of the Organization to transmit certified copies of the present resolution and the text of the IP Code, contained in the annex, to all Contracting Governments to the Convention;



5 ALSO REQUESTS the Secretary-General of the Organization to transmit copies of the present resolution and the text of the IP Code contained in the annex to all Members of the Organization which are not Contracting Governments to the Convention.

## ANNEX

### INTERNATIONAL CODE OF SAFETY FOR SHIPS CARRYING INDUSTRIAL PERSONNEL (IP CODE)

#### Contents

<b>Preamble</b>	4
<b>Part I – GENERAL</b>	5
1 Goal	5
2 Definitions	5
3 Certificate and survey	5
<b>Part II – GOALS AND FUNCTIONAL REQUIREMENTS</b>	6
1 Industrial personnel	6
2 Safe transfer of personnel	6
3 Subdivision and stability	7
4 Machinery installations	7
5 Electrical installations	8
6 Periodically unattended machinery spaces	8
7 Fire safety	9
8 Life-saving appliances and arrangements	9
9 Dangerous goods	9
<b>Part III – REGULATIONS</b>	10
Regulation 1 - Industrial personnel	10
Regulation 2 - Safe transfer	11
<b>Part IV – ADDITIONAL REGULATIONS FOR SHIPS CERTIFIED IN ACCORD- ANCE WITH SOLAS CHAPTER I</b>	13
Regulation 1 - General	13
Regulation 2 - Subdivision and stability	13
Regulation 3 - Machinery installations	14
Regulation 4 - Electrical installations	14
Regulation 5 - Periodically unattended machinery spaces	14
Regulation 6 - Fire safety	14
Regulation 7 - Life-saving appliances and arrangements	15
Regulation 8 - Dangerous goods	15
<b>Part V – ADDITIONAL REGULATIONS FOR CRAFT CERTIFIED IN ACCORD- ANCE WITH SOLAS CHAPTER X</b>	17
Regulation 1 - General	17
Regulation 2 - Subdivision and stability	17
Regulation 3 - Machinery installations	17
Regulation 4 - Electrical installations	17
Regulation 5 - Periodically unattended machinery spaces	18
Regulation 6 - Fire safety	18
Regulation 7 - Life-saving appliances and arrangements	18
Regulation 8 - Dangerous goods	18

## **Appendix**

### **Model Industrial Personnel Safety Certificate Record of Equipment for the Industrial Personnel Safety Certificate (Form IP)**

#### **Preamble**

1 As the maritime offshore and energy sectors are expanding, new offshore industrial activities have emerged. This in turn has created a growing demand to provide for the safe carriage of industrial personnel to and from other ships and/or offshore facilities.

2 It is recognized that the safety standards in the existing IMO instruments do not fully cover specific risks of maritime operations within the offshore sectors, such as personnel transfer operations.

3 Furthermore, it is recognized that, at the time of developing this Code, industrial personnel are a special category of persons yet to be defined in regulation I/2 of the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974.

4 However, the difficulties caused by the lack of a clear definition for industrial personnel and the lack of an international safety standard for the carriage of industrial personnel on board in the existing IMO instruments are also recognized.

5 The International Code of Safety for Ships Carrying Industrial Personnel (IP Code) has been developed to supplement existing IMO instruments in order to meet the demand from the offshore and energy sectors and overcome these difficulties. The Code, in addition to the cargo ship requirements in SOLAS regulations, provides an international standard of safety for ships carrying industrial personnel which will facilitate safe carriage and safe personnel transfer by addressing additional risks connected to such operations.

6 The Code has been developed for ships operating on international voyages as defined in SOLAS regulation I/2(d). However, it is recognized that the transport of a large number of industrial personnel will take place either within the confines of a particular coastal State or between a base port and an offshore installation outside territorial waters. To facilitate international movement and safe operations of ships carrying industrial personnel, Administrations are encouraged to apply this Code also to ships operating only on such voyages.

7 The Code applies to ships of 500 gross tonnage and upwards. However, it is recognized that ships below 500 gross tonnage may also carry an aggregated number of passengers, special personnel and industrial personnel in excess of 12. In such cases the Administration may apply the goals and functional requirements of the Code as far as practicable. If such ships are in compliance with the IP Code, Administrations may consider issuing an Industrial Personnel Safety Certificate for a ship carrying more than 12 industrial personnel, as long as all relaxations are indicated in this certificate.

## **Part I – GENERAL**

### **1 Goal**

The goal of this Code is to provide for the safe carriage of industrial personnel on ships and their safety during personnel transfer operations by addressing any risks present not adequately mitigated by the applicable safety standards in the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974.

### **2 Definitions**

2.1 Carriage means transportation, accommodation or both.

2.2 Essential systems mean systems referred to in SOLAS regulation II-2/21.4.

2.3 HSC Code means the International Code of Safety for High-Speed Craft, 2000, as adopted by the Maritime Safety Committee of the Organization by resolution MSC.97(73), as amended.

2.4 Industrial personnel (IP) means all persons transported or accommodated on board for the purpose of offshore industrial activities performed on board other ships and/or offshore facilities.

2.5 IP area is every area or space where IP are normally intended to stay during voyage or are allowed to access.

2.6 Offshore industrial activities mean the construction, maintenance, decommissioning, operation or servicing of offshore facilities related, but not limited, to exploration and exploitation of resources by the renewable or hydrocarbon energy sectors, aquaculture, ocean mining or similar activities.

2.7 Personnel transfer means the full sequence of the operation of transferring personnel and their equipment at sea to or from a ship to which this Code applies and from or to another ship or an offshore facility.

2.8 SOLAS means the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended.

### **3 Certificate and survey**

3.1 Every ship to which this Code applies shall have on board a valid Industrial Personnel Safety Certificate.

3.2 The Industrial Personnel Safety Certificate shall be issued after an initial or renewal survey to a ship which complies with the requirements of this Code.

3.3 The certificate referred to in this regulation shall be issued either by the Administration or by an organization recognized by it in accordance with SOLAS regulation XI-1/1. In any case, the Administration assumes full responsibility for the certificate.

3.4 The Industrial Personnel Safety Certificate shall be drawn up in a form corresponding to the model given in the appendix to this Code. If the language is not English, French or Spanish, the text shall include translation into one of these languages.

3.5 The Industrial Personnel Safety Certificate validity, survey dates and endorsements shall be harmonized with the relevant SOLAS certificates in accordance with the provisions of SOLAS regulation I/14 or X/3.2, as appropriate. The certificate shall include a supplement recording equipment required by the present Code.

3.6 The Industrial Personnel Safety Certificate and the Record of Equipment shall be issued in addition to the relevant certificates required in SOLAS regulation XV/5.1.1.

## **Part II – GOALS AND FUNCTIONAL REQUIREMENTS**

### **1 Industrial personnel**

#### 1.1 Goal

The goal of this chapter is to provide:

- .1 for safe operations during the carriage of industrial personnel; and
- .2 that industrial personnel are medically fit and familiar with the hazards associated with the operational environment including the risks associated with personnel transfer operations.

#### 1.2 Functional requirements

In order to achieve the goal set out in paragraph 1.1 above, the following functional requirements are embodied in the regulations in part III:

Means shall be provided to ensure that industrial personnel:

- .1 are medically fit;
- .2 are able to communicate with the ship's crew;
- .3 have received appropriate safety training;
- .4 have received onboard ship-specific safety familiarization; and

.5 have received onboard familiarization with the ship's transfer arrangements and equipment.

## **2 Safe transfer of personnel**

### 2.1 Goal

The goal of this chapter is to provide for the safety of all persons involved in personnel transfer, including safe and suitable means of transfer and the capability of safely carrying out the operations connected to personnel transfer.

### 2.2 Functional requirements

In order to achieve the goal set out in paragraph 2.1 above, the following functional requirements are embodied in the regulations in part III:

2.2.1 Means shall be provided to avoid injuries during personnel transfer.

2.2.2 Arrangements for personnel transfer shall be:

.1 designed, constructed and maintained to withstand the loads they are subjected to;

.2 designed and engineered to fail to a safe condition in the event of a loss or reduction in their associated functionality; and

.3 capable of safely returning persons in transfer to a safe location after loss of power.

2.2.3 Means for position keeping shall be provided and arranged in a manner that prevents accidents during transfer of personnel and is suitable for the mode of operation and interactions with other ships or offshore facilities.

2.2.4 Means shall be provided to ensure that the information on the number of industrial personnel on board and their identity is kept updated to assist in ensuring that the actual number of persons on board is known at all times.

## **3 Subdivision and stability**

### 3.1 Goal

The goal of this chapter is to provide for adequate stability of the ship, in both the intact and damaged conditions, taking into consideration the total number of persons on board.

### 3.2 Functional requirement

In order to achieve the goal set out in paragraph 3.1 above, the ship shall be designed with weathertight and watertight boundaries providing for an adequate stability standard, in both the intact and damaged conditions, taking into account the total number of persons on board. This functional requirement is embodied in the regulations in parts IV and V.

## **4 Machinery installations**

### 4.1 Goal

The goal of this chapter is to provide for machinery installations capable of delivering the required functionality to ensure safe navigation and safe carriage of persons on board both during normal operation and in any emergency situation, taking into account the total number of persons on board.

### 4.2 Functional requirements

In order to achieve the goal set out in paragraph 4.1 above, the following functional requirements are embodied in the regulations in parts IV and V:

- .1 where the capacity needed to ensure the required functionality of any machinery system is dependent on the number of persons on board (e.g. bilge pumping systems), necessary additional capacity shall be provided;
- .2 steering gear systems shall be capable of maintaining steerage after any incident affecting machinery installations; and
- .3 essential systems shall have the necessary redundancy or isolation, or a combination thereof, in order to ensure the capability of safely accommodating persons on board after any incident affecting machinery installations, taking into account the number of persons on board.

## **5 Electrical installations**

### 5.1 Goal

The goal of this chapter is to provide for:

- .1 emergency sources of power capable of delivering the required functionality of essential systems in emergency situations, taking into account the total number of persons on board; and
- .2 protection of all persons on board from electrical hazards.

### 5.2 Functional requirements

In order to achieve the goal set out in paragraph 5.1 above, the following functional requirements are embodied in the regulations in parts IV and V:

.1 emergency power supply to essential systems shall have the necessary redundancy or isolation, or a combination thereof, to ensure the capability of safely accommodating persons on board after damage, taking into account the number of persons on board and the time for orderly evacuation; and

.2 precautions against shock, fire and other hazards of electrical origin shall be provided.

## **6 Periodically unattended machinery spaces**

### **6.1 Goal**

The goal of this chapter is to ensure that, if and when a machinery space is periodically unattended, this does not impair the safety of the ship or the persons on board.

### **6.2 Functional requirements**

In order to achieve the goal set out in paragraph 6.1 above, the following functional requirements are embodied in the regulations in parts IV and V:

.1 periodically unattended machinery spaces shall provide safe operations, taking into account the number of persons on board; and

.2 a periodically unattended machinery space shall be equipped with additional controls, monitoring and alarm systems to provide safe operation, taking into account the number of persons on board, in order to achieve a safety equivalent to that of a normally attended machinery space.

## **7 Fire safety**

### **7.1 Goal**

The goal of this chapter is to fulfil the fire safety objectives of SOLAS or the basic fire safety principles of the HSC Code, taking into account the number of persons on board.

### **7.2 Functional requirement**

In order to achieve the goal set out in paragraph 7.1 above, the means to fulfil the fire safety functional requirements of SOLAS or the basic fire safety principles of the HSC Code, taking into account the number of persons on board, are embodied in the regulations in parts IV and V.



## **8 Life-saving appliances and arrangements**

### **8.1 Goal**

The goal of this chapter is to provide for appropriate and sufficient means to ensure safe abandonment of the ship and recovery of persons.

### **8.2 Functional requirements**

In order to achieve the goal set out in paragraph 8.1 above, the following functional requirements are embodied in the regulations in parts IV and V:

- .1 the capacity of the survival craft shall be sufficient to accommodate all persons on board;
- .2 appropriate and sufficient personal life-saving appliances shall be available for all persons on board;
- .3 sufficient space for assembling and mustering must be ensured;
- .4 onboard communication and alarm systems shall be provided to ensure emergency communication to all persons on board; and
- .5 means shall be provided to ensure the safe recovery of persons.

## **9 Dangerous goods**

### **9.1 Goal**

The goal of this chapter is to provide for the safe carriage of industrial personnel while transporting and handling dangerous goods on ships certified in accordance with this Code, taking into consideration the total number of persons on board.

### **9.2 Functional requirement**

In order to achieve the goal set out in paragraph 9.1 above, any hazard caused by the transportation and handling of dangerous goods shall be taken into account and the risk to all persons on board shall be minimized, having regard to the nature of the dangerous goods. This functional requirement is embodied in the regulations in parts IV and V.

## **Part III – REGULATIONS**

### **Regulation 1**

*Industrial personnel*

1.1 In order to meet the functional requirements set out in paragraph II/1.2.1, all industrial personnel shall be at least 16 years of age and documentary evidence shall be made available to the master that they are physically and medically fit to fulfil all the requirements in this regulation, based on a standard acceptable to the Administration.

1.2 In order to meet the functional requirements set out in paragraph II/1.2.2, all industrial personnel shall demonstrate adequate knowledge of the working language on board in order to be able to communicate effectively and understand any instructions given by the ship's crew.

1.3 In order to meet the functional requirements set out in paragraph II/1.2.3, all industrial personnel shall, prior to boarding the ship, receive training or instruction with respect to:

**.1 personal survival that includes:**

- .1 knowledge of emergency situations that may occur on board a ship;
- .2 the use of personal life-saving equipment;
- .3 safely entering the water from a height, and survival in the water; and
- .4 boarding a survival craft from the ship and water while wearing a lifejacket;

.2 fire safety that includes knowledge of the types of fire hazards on board ships and precautionary measures to be taken to prevent a fire; and

.3 personal safety and social responsibilities that include:

- .1 understanding the authority of the master or their representative on board;
- .2 complying with instructions provided by the shipboard personnel; and
- .3 understanding safety information symbols, signs and alarm signals found on board ships.

1.4 No industrial personnel shall be carried on board the ship unless the master has been provided with documentation confirming that such personnel have received the training or instructions required by this regulation.

1.5 In order to meet the functional requirement set out in paragraph II/1.2.4, all industrial personnel shall, prior to leaving port or immediately after boarding, receive onboard ship-specific safety familiarization that includes:

- .1 the layout of the ship;

- .2 the location of personal life-saving appliances, muster and embarkation stations, emergency escape routes and first aid stations;
- .3 the safety information, symbols, signs and alarms on board; and
- .4 action to be taken in the event of an alarm sounding or the declaration of an emergency.

1.6 In order to meet the functional requirement set out in paragraph II/1.2.5, all industrial personnel shall, prior to being transferred, receive familiarization in the ship's procedures, arrangements and any additional safety measures or equipment for the transfer of personnel to other ships and/or offshore facilities.

---

<sup>1</sup> Personnel meeting the training requirements in paragraph 5.5 of the Recommendations for the training and certification of personnel on mobile offshore units (resolution A.1079(28)) or industrial training standards, such as those of the Global Wind Organization (GWO), Offshore Petroleum Industry Training Organization (OPITO) or Basic Offshore Safety Induction and Emergency Training (OPITO accredited), may be considered as meeting the requirements of this section.

## **Regulation 2**

### *Safe transfer*

2.1 In order to meet the functional requirement in paragraph II/2.2.1, the following applies:

- .1 Personnel transfer appliances and arrangements shall be kept clean, properly maintained and regularly inspected to ensure that they are safe to use.
- .2 The rigging and use of the personnel transfer arrangements shall be supervised by a responsible officer and operated by properly trained personnel. Safety procedures shall be established and followed by personnel engaged in rigging and operating any mechanical equipment.
- .3 Means of communication shall be provided between the supervising responsible officer and the navigation bridge.
- .4 All personnel transfer arrangements shall be permanently marked to enable identification of each appliance for the purposes of survey, inspection and record-keeping. A record of use and maintenance shall be kept on board the ship.
- .5 Prior to commencing personnel transfer operations, the personnel transfer arrangements shall be checked to ensure it is functioning properly.

.6 Means shall be provided to ensure safe and unobstructed passage for industrial personnel between the personnel transfer arrangements and where they are being transported or accommodated on board.

.7 Lighting capable of being supplied by the emergency source of power shall be provided to illuminate the personnel transfer arrangements, the water below the transfer arrangements and the passage specified in sub-paragraph .6 above.

.8 The deck area for personnel transfer shall be designated and free from obstructions.

.9 A job safety analysis shall be carried out when planning, and before executing, personnel transfer at sea. The analysis shall take into account environmental conditions, as well as operational and equipment limitations.

.10 When planning personnel transfer, the guidance developed by the Organization<sup>2</sup> or other relevant guidance<sup>3</sup> acceptable to the Administration should be taken into account.

2.2 In order to meet the functional requirement in paragraph II/2.2.2, personnel transfer arrangements shall be designed, constructed, tested and installed in accordance with standards<sup>4</sup> acceptable to the Administration or requirements of a classification society which is recognized by the Administration in accordance with the provisions of SOLAS regulation XI-1/1.

2.3 In addition, the following applies:

.1 The design of the personnel transfer arrangements shall be suitable for the arrangement on the ship.

.2 An analysis shall be performed in order to evaluate failures in IP transfer arrangements and all its associated systems, which might impair the availability of the transfer arrangements and/or endanger the safety of the persons involved.

The analysis<sup>5</sup> shall:

.1 consider the effects of failure in all the equipment and systems due to single failure, fire in any space or flooding of any watertight compartment that could affect the availability of the transfer arrangements; and

.2 provide solutions to ensure the availability of the IP transfer arrangements and the safety of all persons involved upon such failures identified in .1.

.3 Where a single failure results in failure of more than one component in a system (common cause failure), all the resulting failures shall be considered together. Where the occurrence of a failure leads directly to further failures, all those failures shall be considered together.

2.4 In order to meet the functional requirement in paragraph II/2.2.3, the manoeuvrability of the ship together with the expected need for the ship to keep position over time shall be evaluated, to ensure the correct use of position-keeping equipment.

2.5 In order to meet the functional requirement in paragraph II/2.2.4, procedures shall be in place to ensure correct information on the number and identity of personnel on board at all times.

---

<sup>2</sup> Refer to the Guidance on safety when transferring persons at sea (MSC-MEPC.7/Circ.10).

<sup>3</sup> Such as the latest revision of IMCA M202 Guidance on the transfer of personnel to/from off-shore vessels and structures.

<sup>4</sup> Refer to relevant sections of EN 13852-1:2013.

<sup>5</sup> Appropriate analysis may be QFA or FMEA and their associated reports.

## **Part IV – ADDITIONAL REGULATIONS FOR SHIPS CERTIFIED IN ACCORDANCE WITH SOLAS CHAPTER I**

### **Regulation 1**

#### *General*

1.1 Unless expressly provided otherwise in this part, ships carrying industrial personnel shall meet the SOLAS requirements for cargo ships and the applicable regulations in this part.

1.2 Ships complying with paragraph 1.1 in addition to the applicable regulations in this part are considered to meet the goals and functional requirements in paragraphs II/3 to II/9.

### **Regulation 2**

#### *Subdivision and stability*

2.1 In order to meet the functional requirement set out in paragraph II/3.2.1, the following applies:

.1 Where the ship is certified to carry more than 240 persons on board, it shall meet the requirements of SOLAS regulation II-1/5 as though the ship is a passenger ship and the industrial personnel are counted as passengers. However, SOLAS regulation II-1/5.5 is not applicable.

.2 Subdivision and damage stability shall be in accordance with SOLAS chapter II-1, where the ship is considered a passenger ship and industrial personnel are counted as passengers, with the value R as follows:

.1 where the ship is certified to carry more than 240 persons, the value R is assigned as R;

.2 where the ship is certified to carry not more than 60 persons, the value R is assigned as 0.8R; or

.3 for more than 60 persons, but not more than 240 persons, the value R shall be determined by linear interpolation between the values given in sub-paragraphs .1 and .2 above.

$$R = 1 - \frac{5,000}{L_s + 2.5N + 15,225}$$

Where:

$$N = N1 + 2N2$$

N1 = number of persons for whom lifeboats are provided

N2 = number of persons (including officers and crew) the ship is permitted to carry in excess of N1

.3 Where the conditions of service are such that compliance with paragraph 2.1.2 above on the basis of  $N=N1+2N2$  is impracticable and where the Administration considers that a suitably reduced degree of hazard exists, a lesser value of N may be taken but in no case less than  $N=N1+N2$ .

.4 For ships to which paragraph 2.1.2.1 above applies, the requirements of SOLAS regulations II-1/8 and II-1/8-1 and of SOLAS chapter II-1 parts B-2, B-3 and B-4 shall be applied as though the ship is a passenger ship and the industrial personnel are passengers. However, SOLAS regulations II-1/14 and II-1/18 are not applicable.

.5 For ships to which paragraphs 2.1.2.2 and 2.1.2.3 above apply, except as provided in paragraph 2.1.6 below, the provisions of SOLAS chapter II-1, parts B-2, B-3 and B-4 shall apply as though the ship is a cargo ship and the industrial personnel are crew. However, the requirements of SOLAS regulations II-1/8 and II-1/8-1 need not be applied and SOLAS regulations II-1/14 and II-1/18 are not applicable.

.6 All ships certified in accordance with this Code shall comply with SOLAS regulations II-1/9, II-1/13, II-1/19, II-1/20 and II-1/21 as though the ship is a passenger ship.

### **Regulation 3**

#### *Machinery installations*

3.1 In order to meet the functional requirement set out in paragraph II/4.2.1, the ship shall comply with SOLAS regulation II-1/35-1 as though the ship is a passenger ship.

3.2 In order to meet the functional requirement set out in paragraph II/4.2.2, where the ship is certified to carry more than 240 persons on board, it shall comply with the requirements of SOLAS regulation II-1/29 as though the ship is a passenger ship.

### **Regulation 4**

#### *Electrical installations*

4.1 In order to meet the functional requirement set out in paragraph II/5.2.1, the following applies:

.1 for installations in ships of more than 50 m in length carrying not more than 60 persons on board, the requirements in SOLAS regulation II-1/42.2.6.1 shall apply in addition to the requirements in SOLAS regulation II-1/43; and

.2 for installations in ships carrying more than 60 persons on board, SOLAS regulation II-1/42 shall apply.

4.2 In order to meet the functional requirement set out in paragraph II/5.2.2 for installations on ships carrying more than 60 persons on board, SOLAS regulation II-1/45.12 shall apply.

### **Regulation 5**

#### *Periodically unattended machinery spaces*

In order to meet the functional requirements set out in paragraph II/6.2, ships carrying more than 240 persons on board shall be considered as passenger ships in relation to SOLAS chapter II-1, part E.

### **Regulation 6**

#### *Fire safety*

In order to meet the functional requirements set out in paragraphs II/7.2 and 4.2.3, the following applies:

.1 where the ship is certified to carry more than 240 persons on board, the requirements of SOLAS chapter II-2 for passenger ships carrying more than 36 passengers shall apply; and

.2 where the ship is certified to carry more than 60, but not more than 240 persons on board, the requirements of SOLAS chapter II-2 for passenger ships carrying not more than 36 passengers apply, except that SOLAS regulations II-2/21 and 22 need not apply.

### **Regulation 7**

#### *Life-saving appliances and arrangements*

In order to meet the functional requirements set out in paragraph II/8.2:

.1 for ships carrying more than 60 persons on board, the requirements of SOLAS chapter III for passenger ships engaged on international voyages, which are not short international voyages, shall apply;

.2 regardless of the number of the persons on board, SOLAS regulations III/2 and III/19.2.3 are not applicable;

.3 where the term "passenger" is used in SOLAS chapter III, it shall be read to mean industrial personnel as prescribed in SOLAS regulation XV/2.3; and

.4 notwithstanding sub-paragraph .3 above, the required number of infant or child lifejackets shall be calculated solely based on the number of passengers on board.

### **Regulation 8**

#### *Dangerous goods*

##### 8.1 General

Industrial personnel may only bring dangerous goods on board for the purpose of their role off the ship and with the prior consent of the master of the ship. These dangerous goods shall be considered as cargo and shall be transported in accordance with part A of SOLAS chapter VII.

##### 8.2 Carriage of dangerous goods in packaged form

In order to meet the functional requirements in paragraph II/9.2:

.1 for ships certified to carry more than 240 persons on board, SOLAS regulation II-2/19.3.6.2 for passenger ships carrying more than 36 passengers shall apply; and



.2 for the purpose of the requirements of the IMDG Code, ships certified to carry more than 240 persons on board shall be considered as passenger ships and those certified to carry 240 or fewer persons on board shall be considered as cargo ships.

### 8.3 Carriage of dangerous goods in solid form in bulk

In order to meet the functional requirements in paragraph II/9.2:

.1 for ships certified to carry more than 240 persons on board, SOLAS regulation II-2/19.3.6.2 for passenger ships carrying more than 36 passengers shall apply; and

.2 for the purpose of the requirements of the IMSBC Code, industrial personnel shall be considered as personnel in the context of personnel protection.

### 8.4 Carriage of dangerous liquid chemicals, liquefied gases and oil

8.4.1 In order to meet the functional requirements in paragraph II/9.2, when simultaneously carrying dangerous liquid chemicals and/or liquefied gases as cargo in bulk and industrial personnel, the ship shall either be certified in accordance with the requirements of parts B or C of SOLAS chapter VII or meet and be certified in accordance with a standard not inferior to that developed by the Organization.<sup>6</sup> In addition:

.1 carriage of toxic products, low-flashpoint products or acids shall not be allowed when the total number of persons on board exceeds 60;

.2 for the purpose of carrying industrial personnel, the areas and spaces on ships where industrial personnel are not permitted to enter shall be clearly marked;

.3 the arrangements for personnel transfer shall be located outside the cargo area;

.4 the access to the arrangements for personnel transfer shall, as far as practicable, be located outside the cargo area; and

.5 embarkation or personnel transfer and loading or unloading of cargo shall not take place simultaneously.

8.4.2 In order to meet the functional requirements in paragraph II/9.2, when simultaneously carrying oil as cargo, as defined in Annex I of MARPOL, and industrial personnel, the additional requirements in paragraph 8.4.1 above shall apply.

8.4.3 For the purpose of this requirement:

.1 "low-flashpoint products" mean:

- .1 noxious liquid substances with a flashpoint not exceeding 60°C;
- .2 oil with a flashpoint not exceeding 60°C; and
- .3 liquefied gases which require flammable vapour detection in accordance with chapter 19 of the IGC Code;

.2 "toxic products" mean:

- .1 dangerous chemicals to which special requirement 15.12 of the IBC Code applies; and
- .2 liquefied gases which require toxic vapour detection in accordance with chapter 19 of the IGC Code; and
- .3 "acids" mean dangerous chemicals to which special requirement 15.11 of the IBC Code applies.

8.4.4 In order to meet the functional requirements in paragraph II/9.2 when carrying liquefied gases in bulk, for the purpose of the requirements of the IGC Code, industrial personnel shall be considered as personnel in the context of training and personnel protection.

---

<sup>6</sup> Refer to the *Code for the Transport and Handling of Hazardous and Noxious Liquid Substances in Bulk on Offshore Support Vessels (OSV Chemical Code)* (resolution A.1122(30)).

## **Part V – ADDITIONAL REGULATIONS FOR CRAFT CERTIFIED IN ACCORDANCE WITH SOLAS CHAPTER X**

### ***Regulation 1***

#### ***General***

1.1 High-speed cargo craft certified in accordance with SOLAS chapter X shall not carry more than 60 persons on board.

1.2 Unless expressly provided otherwise in this part, high-speed craft carrying not more than 60 persons on board shall meet the requirements for cargo craft in the HSC Code and the applicable regulations in this part.

1.3 Craft complying with paragraph 1.2 above in addition to the applicable regulations in this part are considered to meet the goals and functional requirements in paragraphs II/3 to II/9.

1.4 The carriage of IP on high-speed craft is not considered as transit voyage, as specified in 1.9.1.1 of the HSC Code, and a permit to operate is required.

1.5 Where the term "passenger" is used in applicable requirements in the HSC Code, it shall be read to mean "persons on board other than crew".

### **Regulation 2**

#### *Subdivision and stability*

In order to meet the functional requirements set out in paragraph II/3.2, the following applies:

.1 Chapter 2, part B, except 2.13.2 and 2.14, of the HSC Code shall apply in lieu of chapter 2, part C of the HSC Code.

.2 When applying the provisions of chapter 2 of the HSC Code, the expression "passenger" shall be read as "persons on board other than crew". In addition, the mass of each such person shall be assumed to be 90 kg instead of 75 kg.

### **Regulation 3**

#### *Machinery installations*

In order to meet the functional requirements set out in paragraph II/4.2, provisions in chapter 10, part B of the HSC Code shall apply as applicable to category A passenger craft in lieu of chapter 10, part C of the HSC Code.

### **Regulation 4**

#### *Electrical installations*

In order to meet the functional requirements set out in paragraph II/5.2, 12.7.10 of the HSC Code shall apply.

### **Regulation 5**

#### *Periodically unattended machinery spaces*

[no provisions]

### **Regulation 6**

#### *Fire safety*

[no provisions]

### **Regulation 7**

#### *Life-saving appliances and arrangements*

In order to meet the functional requirements set out in paragraph II/8.2:

- .1 4.2.3 of the HSC Code shall apply;
- .2 8.4.3 of the HSC Code shall apply – the expression "passenger spaces" shall be read as "IP area"; and
- .3 the required number of infant or child lifejackets shall be calculated solely based on the number of passengers on board.

### **Regulation 8**

#### *Dangerous goods*

8.1 Industrial personnel may only bring dangerous goods on board for the purpose of their role off the craft and with the prior consent of the master of the craft. These dangerous goods shall be considered as cargo and shall be transported in accordance with chapter 7, part D of the HSC Code.

8.2 In order to meet the functional requirements set out in paragraph II/9.2:

- .1 for the purpose of carrying IP, the areas and spaces on craft where IP are not permitted to enter shall be clearly marked;
- .2 the arrangement for personnel transfer shall be located outside the cargo area;
- .3 the access to the arrangements for personnel transfer shall, as far as practicable, be located outside the cargo area; and
- .4 embarkation or personnel transfer and loading or unloading of cargo shall not take place simultaneously.

**APPENDIX**

**FORM OF SAFETY CERTIFICATE FOR SHIPS CARRYING INDUSTRIAL PERSONNEL**

**Industrial Personnel SAFETY CERTIFICATE**

This Certificate shall be supplemented by a Record of Equipment for the Industrial Personnel Safety Certificate (Form IP)

(Official seal)

(State)

Issued under the provisions of the

International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended under the authority of the Government of

*(name of the State)*

by \_\_\_\_\_  
*(person or organization authorized)*

Particulars of ship<sup>7</sup> .....

Name of ship .....

Distinctive number or letters .....

Port of registry .....

Gross tonnage .....

IMO number<sup>8</sup> .....

Date [dd/mm/yyyy] on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction or, where applicable, date on which work for a conversion or an alteration or modification of a major character was commenced

\_\_\_\_\_

<sup>7</sup>Alternatively, the particulars of the ship may be placed horizontally in boxes.

<sup>8</sup>In accordance with the IMO Ship Identification Number Scheme adopted by the Organization by resolution A.1117(30).

THIS IS TO CERTIFY:

1  check box, if applicable

That the ship has been surveyed in accordance with the provisions of section I/3 of the International Code of Safety for Ships Carrying Industrial Personnel as a ship to which regulations XV/3.1 or 3.4 of the Convention apply.

.1 That the survey showed that:

.1 the structure, equipment, fittings and materials of the ship and the condition thereof are in all respects satisfactory and that the ship complies with the relevant provisions of the Code; and

.2 if fitted, the personnel transfer appliances and arrangement and the condition thereof are in all respects satisfactory and comply with the provisions of regulation III/2 of the Code.

2  check box, if applicable

That the ship has been surveyed in accordance with the provisions of section I/3 of the International Code of Safety for Ships Carrying Industrial Personnel as a ship to which regulations XV/3.2 or XV/3.3 of the Convention apply.

.1 That the survey showed that:

.1 the life-saving appliances and the equipment of the lifeboats, liferafts and rescue boats were provided in accordance with regulation IV/7 or V/7 of the Code, as applicable;

.2 the ship, if permitted to carry dangerous goods, complies with the relevant provisions of regulation IV/8 or V/8 of the Code, as applicable; and

.3 if fitted, the personnel transfer appliances and arrangement and the condition thereof are in all respects satisfactory and comply with the provisions of regulation III/2 (except for paragraph 2.1.7) of the Code.

3 This certificate is not valid for the carriage of toxic products, low-flashpoint products or acids when the total number of persons on board exceeds 60.

This certificate is valid until .....

Completion date of the survey on which this certificate is based (dd/mm/yyyy):  
.....

Issued at  
(Place of issue of certificate)

(Date of issue) (Signature of authorized official  
issuing the certificate)

(Seal or stamp of the issuing authority, as appropriate)

ENDORSEMENT FOR ANNUAL, PERIODICAL AND INTERMEDIATE SURVEYS

THIS IS TO CERTIFY that, at a survey required by section I/3 of the Code, the ship was found to comply with the relevant provisions of the Code:

Annual/Periodical\* survey: Signed:

.....  
(Signature of authorized official)

Place:.....

Date:.....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual/Periodical/Intermediate\* survey:Signed:

.....  
(Signature of authorized official)

Place:.....

Date:.....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual/Periodical/Intermediate\* survey:Signed:

.....  
(Signature of authorized official)

Place:.....

Date:.....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual/Periodical\* survey:Signed:

.....  
(Signature of authorized official)

Place:.....

Date:.....



*(Seal or stamp of the authority, as appropriate)*

*\*Delete as appropriate.*

**ENDORSEMENT TO EXTEND THE CERTIFICATE IF VALID FOR LESS THAN FIVE YEARS WHERE REGULATION I/14(C) OF THE CONVENTION OR 1.8.8 OF THE 2000 HSC CODE APPLIES**

The ship complies with the relevant requirements of the Convention, and this certificate shall, in accordance with regulation I/14(c) of the Convention\* or 1.8.8 of the 2000 HSC Code\*, be accepted as valid until.....

Signed: .....  
*(Signature of authorized official)*

Place: .....

Date: .....  
*(Seal or stamp of the authority, as appropriate)*

**ENDORSEMENT WHERE THE RENEWAL SURVEY HAS BEEN COMPLETED AND REGULATION I/14(D) OF THE CONVENTION OR 1.8.9 OF THE 2000 HSC CODE APPLIES**

The ship complies with the relevant requirements of the Convention, and this certificate shall, in accordance with regulation I/14(d) of the Convention\* or 1.8.9 of the 2000 HSC Code\*, be accepted as valid until.....

Signed: .....  
*(Signature of authorized official)*

Place: .....

Date: .....  
*(Seal or stamp of the authority, as appropriate)*

**ENDORSEMENT TO EXTEND THE VALIDITY OF THE CERTIFICATE UNTIL REACHING THE PORT OF SURVEY OR FOR A PERIOD OF GRACE WHERE REGULATION I/14(E) OR I/14(F) OF THE CONVENTION OR 1.8.10 OF THE 2000 HSC CODE APPLIES**

This certificate shall, in accordance with regulation I/14(e)/I/14(f)\* of the Convention or 1.8.10 of the 2000 HSC Code\*, be accepted as valid until.....

Signed: .....  
(Signature of authorized official)

Place: .....

Date: .....  
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

*\*Delete as appropriate.*

**ENDORSEMENT FOR ADVANCEMENT OF ANNIVERSARY DATE WHERE REGULATION I/14(H) OF THE CONVENTION OR 1.8.12 OF THE 2000 HSC CODE APPLIES**

In accordance with regulation I/14(h) of the Convention\* or 1.8.12 of the 2000 HSC Code\*, the new anniversary date is .....

Signed: .....  
(Signature of authorized official)

Place: .....

Date: .....  
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

In accordance with regulation I/14(h) of the Convention\* or 1.8.12 of the 2000 HSC Code\*, the new anniversary date is .....

Signed: .....  
(Signature of authorized official)

Place: .....

Date: .....  
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

*\*Delete as appropriate.*

**Record of Equipment for the Industrial Personnel Safety Certificate  
(Form IP)**

This Record should be permanently attached to the Industrial Personnel Safety Certificate

**RECORD OF EQUIPMENT FOR COMPLIANCE WITH THE INTERNATIONAL  
CODE OF SAFETY FOR SHIPS CARRYING INDUSTRIAL PERSONNEL**

**1 Particulars of ship**

Name of ship .....

Distinctive number or letters .....

Total number of persons on board  
for which certified .....

**2 Details of life-saving appliances**

1	Total number of persons for which life-saving appliances are provided	.....	
		Port side	Starboard side
2	Total number of lifeboats	.....	.....
2.1	Total number of persons accommodated by them	.....	.....
2.2	Number of partially enclosed lifeboats (SOLAS regulation III/21 or III/31, or 8.10 of the HSC Code, as applicable, and LSA Code, section 4.5)	.....	.....
2.3	Number of self-righting partially enclosed lifeboats (SOLAS regulation III/21 or III/31, or 8.10 of the HSC Code, as applicable, and LSA Code, section 4.5)	.....	.....
2.4	Number of totally enclosed lifeboats (SOLAS regulation III/21 or III/31, or 8.10 of the HSC Code, as applicable, and LSA Code, sections 4.6)	.....	.....
2.5	Other lifeboats	.....	.....
2.5.1	Number	.....	.....
2.5.2	Type	.....	.....

3	Number of motor lifeboats (included in the total lifeboats shown above)	.....
3.1	Number of lifeboats fitted with searchlights	.....
4	Number of rescue boats	.....
4.1	Number of boats which are included in the total lifeboats shown above	.....
5	Liferafts	.....
5.1	Those for which approved launching appliances are required	.....
5.1.1	Number of liferafts	.....
5.1.2	Number of persons accommodated by them	.....
5.2	Those for which approved launching appliances are not required	.....
5.2.1	Number of liferafts	.....
5.2.2	Number of persons accommodated by them	.....
6	Number of marine evacuation systems (MES)	.....
6.1	Persons accommodated by them	.....
7	Buoyant apparatus	.....
7.1	Number of apparatuses	.....
7.2	Number of persons capable of being supported	.....
8	Number of lifebuoys	.....
9	Number of lifejackets (total)	.....
9.1	Number of adult lifejackets	.....
9.2	Number of child lifejackets	.....
9.3	Number of infant lifejackets	.....
10	Immersion suits	.....
10.1	Total number	.....
11	Number of thermal protective aids <sup>9</sup>	.....

THIS IS TO CERTIFY that this Record is correct in all respects.

Issued at .....  
 (Place of issue of the Record)

.....  
 (Date of issue)

.....  
 (Signature of duly authorized official  
 issuing the Record)

(Seal or stamp of the issuing authority, as appropriate)

---

<sup>9</sup> Excluding those required by the LSA Code, paragraphs 4.1.5.1.24, 4.4.8.31 and 5.1.2.2.13.

\*\*\*

## 2.

### Laki

#### aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
muutetaan aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain (1686/2009) 34 a – 34 c ja 57 §, sellaisina kuin ne ovat, 34 a – 34 c § laissa 660/2021 ja 57 § laissa 946/2018, sekä

lisätään 2 §:ään, sellaisena kuin se on laeissa 946/2018, 169/2019, 783/2019 ja 670/2019, uusi 8 a, 16 a ja 16 b kohta sekä lakiin uusi 12 a, 22 b ja 51 a § seuraavasti:

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

*(uusi)*

2 §

*Määritelmät*

*(uusi)*

8 a) IP-säännöstöllä teollisuustyöntekijöitä kuljettavia aluksia koskevaa kansainvälistä turvallisuussäännöstöä, joka sisältyy IMO:n meriturvallisuuskomitean 10 päivänä marraskuuta 2022 antamaan päätöslauselmaan MSC.527(106);

*(uusi)*

16 a) teollisuustyöntekijöitä kuljettavalla aluksella sellaista alusta, jota ei pidetä tavallisena matkustaja-aluksena ja joka kuljettaa tai majoittaa miehistöön kuuluvien lisäksi enemmän kuin 12 teollisuustyöntekijää;

16 b) teollisuustyöntekijöillä tarkoitetaan henkilöitä, jotka työskentelevät offshore-teollisuudessa offshore-laitoksissa tai muilla aluksilla tehtävissä, jotka liittyvät offshore-laitosten tai alusten rakentamiseen, huoltoon, ylläpitoon tai käytöstä poistamiseen;

12 a §

*Edellytykset teollisuustyöntekijöiden kuljetukselle*

*Teollisuustyöntekijöitä kuljettavan aluksen päällikön on varmistettava ennen kuljetuksen*

aloittamista, että hänelle on toimitettu asiakirjatodisteet siitä, että jokainen aluksella kuljetettava tai majoitettava teollisuustyöntekijä:

- 1) on vähintään 16 vuoden ikäinen;
- 2) täyttää IP-säännösten mukaiset edellytykset fyysisestä kunnosta ja terveydentilasta;
- 3) on suorittanut ennen kuljetuksen alkua IP-säännösten III luvun 1 säännössä tarkoitetut harjoitukset; ja
- 4) omaa riittävän kyvyn ymmärtää ja käyttää aluksen työkieltä.

(uusi)

22 b §

*Teollisuustyöntekijöitä kuljettava alus*

*Teollisuustyöntekijöitä kuljettavan aluksen, joka liikennöi kotimaanliikenteessä ja jonka bruttovetoisuus on vähintään 500, on täytettävä IP-säännösten vaatimukset.*

*Teollisuustyöntekijöitä kuljettavan aluksen, jonka bruttovetoisuus on alle 500, on täytettävä IP-säännösten tavoitteet ja toiminnalliset vaatimukset. Liikenne- ja viestintävirasto voi alusturvallisuuden kannalta riittävän tason varmistamiseksi antaa tarkempia teknisiä määräyksiä teollisuustyöntekijöitä kuljettaville aluksille asetettavista teknisistä vaatimuksista, joilla varmistetaan IP-säännösten tavoitteiden ja toiminnallisten vaatimusten täytyminen. Teollisuustyöntekijöitä kuljettavan aluksen päällikön on varmistettava ennen kuljetuksen aloittamista, että hänelle on toimitettu asiakirjatodisteet siitä, että jokainen aluksella kuljetettava tai majoitettava teollisuustyöntekijä:*

- 1) on vähintään 16 vuoden ikäinen;
- 2) täyttää IP-säännösten mukaiset edellytykset fyysisestä kunnosta ja terveydentilasta;
- 3) on suorittanut ennen kuljetuksen alkua IP-säännösten III luvun 1 säännössä tarkoitetut harjoitukset; ja
- 4) omaa riittävän kyvyn ymmärtää ja käyttää aluksen työkieltä.

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

34 a §

34 a §

*Ro-ro-matkustaja-alusten erityiset vakavuusvaatimukset*

*Ro-ro-matkustaja-alusten erityiset vakavuusvaatimukset*

Vakavuusdirektiivin soveltamisalaan kuuluvien alusten on täytettävä mainitussa direktiivissä niille asetetut vakavuusvaatimukset.

Vakavuusdirektiivin soveltamisalaan kuuluvien alusten on täytettävä mainitussa direktiivissä niille asetetut vakavuusvaatimukset.

*(uusi)*

*Liikenne- ja viestintäviraston on toimitettava vakavuusdirektiivissä säädetyt ilmoitukset Euroopan komissiolle.*

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa vakavuusdirektiivin täytäntöönpanemiseksi tarkemmat määräykset aluksen teknisestä turvallisuudesta sekä määrätä vakavuusdirektiivin mukaisista merialueista, joilla ro-ro-matkustaja-alukset liikennöivät säännöllisesti niiden satamiin tai niiden satamista, ja kyseisten alueiden merkitsevästä aallonkorkeusarvoista.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa vakavuusdirektiivin täytäntöönpanemiseksi tarkemmat määräykset aluksen teknisestä turvallisuudesta sekä määrätä vakavuusdirektiivin mukaisista merialueista, joilla ro-ro-matkustaja-alukset liikennöivät säännöllisesti niiden satamiin tai niiden satamista, ja kyseisten alueiden merkitsevästä aallonkorkeusarvoista.

34 b §

34 b §

*Todistuskirjat*

*Todistuskirjat*

Liikenne- ja viestintävirasto myöntää todistuskirjan Suomen lipun alla purjehtiville ro-ro-matkustaja-aluksille, joka täyttää vakavuusdirektiivin 6 artiklassa ja liitteessä I vahvistetut erityiset vakavuusvaatimukset.

Liikenne- ja viestintävirasto myöntää vakavuusdirektiivin 8 artiklan mukaisen todistuskirjan Suomen lipun alla purjehtivalle ro-ro-matkustaja-alukselle, joka täyttää vakavuusdirektiivin 6 artiklassa ja liitteessä I vahvistetut erityiset vakavuusvaatimukset.

Todistuskirja on voimassa niin kauan kuin alus liikennöi alueella, jolla on sama tai alhaisempi merkitsevä aallonkorkeusarvo.

Todistuskirja on voimassa niin kauan kuin alus liikennöi alueella, jolla on sama tai alhaisempi merkitsevä aallonkorkeusarvo.

34 c §

34 c §

*Kausiluonteinen ja lyhytaikainen liikennöinti.*

*Kausiluonteinen ja lyhytaikainen liikennöinti*

Jos ympärivuotista säännöllistä liikennöintiä harjoittava varustamo haluaa ottaa kyseistä liikennettä varten käyttöön ylimääräisiä ro-ro-matkustaja-aluksia kalenterivuotta lyhyemmäksi ajanjaksoksi, sen on ilmoitettava asiasta Liikenne- ja viestintävirastolle viimeistään yhtä kuukautta ennen kuin mainitut alukset otetaan käyttöön kyseisessä liikenteessä. Jos säännöllistä liikennöintiä korvaava ro-ro-matkustaja-alus on kuitenkin ennakoimattomien

Jos ympärivuotista säännöllistä liikennöintiä harjoittava laivanisäntä haluaa ottaa kyseistä liikennettä varten käyttöön ylimääräisiä ro-ro-matkustaja-aluksia kalenterivuotta lyhyemmäksi ajanjaksoksi, sen on ilmoitettava asiasta Liikenne- ja viestintävirastolle viimeistään yhtä kuukautta ennen kuin mainitut alukset otetaan käyttöön kyseisessä liikenteessä. Jos säännöllistä liikennöintiä korvaava ro-ro-matkustaja-alus on kuitenkin ennakoimattomien



olosuhteiden vuoksi otettava nopeasti käyttöön liikennöinnin jatkuvuuden varmistamiseksi, sovelletaan alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain 17 e §:n 3 momenttia.

Jos varustamo haluaa harjoittaa kausiluonteisesti säännöllistä liikennöintiä enintään kuuden kuukauden jakson vuodessa, sen on ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle asiasta viimeistään kolme kuukautta ennen liikennöinnin aloittamista.

Jos kausiluonteinen ja lyhytaikainen liikennöinti tapahtuu olosuhteissa, joissa merkitsevä aallonkorkeus on alhaisempi kuin samalle merialueelle ympärivuotista liikennöintiä varten vahvistettu arvo, Liikenne- ja viestintävirasto voi vakavuusdirektiivin liitteessä I olevia erityisiä vakavuusvaatimuksia asettaessaan käyttää kannella olevan veden korkeuden määrittämiseen tähän lyhyempään ajanjaksoon soveltuva merkitsevän aallonkorkeuden arvo. Tähän lyhyempään ajanjaksoon sovellettava merkitsevän aallonkorkeuden arvo määritetään reitin eri päissä sijaitsevien Euroopan unionin jäsenvaltioiden tai soveltuvin osin ja mahdollisuuksien mukaan reitin eri päissä sijaitsevien jäsenvaltioiden ja Euroopan unioniin kuulumattomien valtioiden keskinäisellä sopimuksella.

Kausiluonteisen ja lyhytaikaisen liikennöinnin edellytyksenä on, että tällaisessa liikennöinnissä käytettävällä ro-ro-matkustaja-aluksella on 34 b §:ssä säädetty todistuskirja.

*(uusi)*

mattomien olosuhteiden vuoksi otettava nopeasti käyttöön liikennöinnin jatkuvuuden varmistamiseksi, sovelletaan alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain 17 e §:n 3 momenttia.

Jos *laivanisäntä* haluaa harjoittaa kausiluonteisesti säännöllistä liikennöintiä enintään kuuden kuukauden jakson vuodessa, sen on ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle asiasta viimeistään kolme kuukautta ennen liikennöinnin aloittamista.

Jos *vakavuusdirektiivin liitteen I A jaksossa tarkoitetun erityisten vakavuusvaatimusten mukaisena aluksen tai aluksen, jonka 34 b §:ssä tarkoitettu todistuskirja on myönnetty ennen 5 päivää joulukuuta 2024, kausiluonteinen ja lyhytaikainen liikennöinti tapahtuu olosuhteissa*, joissa merkitsevä aallonkorkeus on alhaisempi kuin samalle merialueelle ympärivuotista liikennöintiä varten vahvistettu arvo, Liikenne- ja viestintävirasto voi vakavuusdirektiivin liitteessä I tarkoitettuja erityisiä vakavuusvaatimuksia määrätessään käyttää kannella olevan veden korkeuden määrittämiseen kausiluontoiseen ja lyhytaikaiseen liikennöintiin soveltuva merkitsevän aallonkorkeuden arvo. *Tähän kausiluontoiseen ja lyhytaikaiseen liikennöintiin sovellettava merkitsevän aallonkorkeuden arvo määritetään reitin eri päissä sijaitsevien Euroopan unionin jäsenvaltioiden tai soveltuvin osin ja mahdollisuuksien mukaan reitin eri päissä sijaitsevien jäsenvaltioiden ja Euroopan unioniin kuulumattomien valtioiden keskinäisellä sopimuksella.*

Kausiluonteisen ja lyhytaikaisen liikennöinnin edellytyksenä on, että tällaisessa liikennöinnissä käytettävällä ro-ro-matkustaja-aluksella on 34 b §:ssä tarkoitettu todistuskirja.

51 a §

*Teollisuustyöntekijöitä kuljettavan aluksen katsastus*

*Kotimaanliikenteessä käytettävä teollisuustyöntekijöitä kuljettava alus sekä kansainvälisessä liikenteessä käytettävä teollisuustyöntekijöitä kuljettava alus, joka ei kuulu SOLAS-*

yleissopimuksen soveltamisalaan, on peruskatsastettava ennen aluksen asettamista liikenteeseen suomalaisena aluksena.

Edellä 1 momentissa tarkoitettulle alukselle on peruskatsastuksen lisäksi tehtävä uusintakatsastus ja vuosikatsastus.

Kotimaanliikenteessä käytettävälle teollisuustyöntekijöitä kuljettavalle alukselle, jonka bruttovetoisuus on vähintään 500 ja kansainvälisessä liikenteessä käytettävälle sellaiselle teollisuustyöntekijöitä kuljettavalle alukselle, joka ei kuulu SOLAS-yleissopimuksen soveltamisalaan, on tehtävä lisäksi välikatsastus ja aluksen radiolaitteille määräaikainen katsastus.

Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkemmat määräykset siitä, milloin peruskatsastus, uusintakatsastus, vuosikatsastus, määräaikainen katsastus ja välikatsastus tehdään ja mitä niihin katsastuksiin sisältyy.

57 §

*Katsastusasiakirjat sekä todistus- ja turvallisuuskirjat*

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos myöntää katsastusten perusteella katsastusasiakirjat sekä todistus- ja turvallisuuskirjat tai tekee niihin merkinnän suoritetusta määräaikaisesta katsastuksesta taikka väli- tai vuosikatsastuksesta. Jos aluksessa on havaittu olennaisia puutteita, asiakirjat annetaan puutteiden korjaamisen jälkeen.

Liikenne- ja viestintävirasto antaa SOLAS-yleissopimuksen, lastiviivayleissopimuksen, MARPOL 73/78 -yleissopimuksen, non-SOLAS-direktiivin, kalastusalusdirektiivin ja aluskierrätysasetuksen sekä muiden kansainvälisten velvoitteiden täytäntöön panemiseksi tarkemmat määräykset siitä, mitä katsastusasiakirjoja sekä todistus- ja turvallisuuskirjoja katsastusten perusteella annetaan sekä siitä, kuinka kauan ne ovat voimassa ja miten niiden voimassaoloa voidaan jatkaa.

57 §

*Katsastusasiakirjat sekä todistus- ja turvallisuuskirjat*

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos myöntää katsastusten perusteella katsastusasiakirjat sekä todistus- ja turvallisuuskirjat tai tekee niihin merkinnän suoritetusta määräaikaisesta katsastuksesta taikka väli- tai vuosikatsastuksesta. Jos aluksessa on havaittu olennaisia puutteita, asiakirjat annetaan puutteiden korjaamisen jälkeen.

Liikenne- ja viestintävirasto antaa SOLAS-yleissopimuksen, lastiviivayleissopimuksen, MARPOL 73/78 -yleissopimuksen, non-SOLAS-direktiivin, kalastusalusdirektiivin ja aluskierrätysasetuksen sekä muiden kansainvälisten velvoitteiden täytäntöön panemiseksi tarkemmat määräykset siitä, mitä katsastusasiakirjoja sekä todistus- ja turvallisuuskirjoja katsastusten perusteella annetaan sekä siitä, kuinka kauan ne ovat voimassa ja miten niiden voimassaoloa voidaan jatkaa. *Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto antaa 22 b §:n 2 momentissa tarkoitetuille aluksille tarkemmat määräykset siitä, mitä katsastusasiakirjoja*

Liikenne- ja viestintävirasto myöntää merityöyleissopimuksen mukaisen merityösertifikaatin ja sen liitteenä olevan merityöehtojen noudattamista koskevan ilmoituksen. Myöntämisen edellytyksenä on, että Liikenne- ja viestintävirasto on toimivaltaansa kuuluvien seikkojen osalta todennut, ettei myöntämiselle ole estettä ja että työsuojeluviranomainen on suorittamansa tarkastuksen perusteella todennut Liikenne- ja viestintävirastolle antamassaan lausunnossa, ettei myöntämiselle ole estettä työsuojeluviranomaisen toimivaltaan kuuluvien seikkojen osalta. Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkemmat määräykset merityösertifikaatin myöntämiseen liittyvistä menettelyistä.

Liikenne- ja viestintäviraston on peruutettava merityösertifikaatti silloin, kun virasto on toimivaltaansa kuuluvien seikkojen osalta tai työsuojeluviranomainen on suorittamansa tarkastuksen perusteella todennut Liikenne- ja viestintävirastolle antamassaan lausunnossa, että alus ei todistettavasti vastaa merityöyleissopimuksen vaatimuksia eikä asian korjaamiseksi ole ryhdytty tarvittaviin toimenpiteisiin.

*sekä todistus- ja turvallisuuskirjoja katsastusten perusteella annetaan sekä siitä, kuinka kauan ne ovat voimassa ja miten niiden voimassaoloa voidaan jatkaa.*

Liikenne- ja viestintävirasto myöntää merityöyleissopimuksen mukaisen merityösertifikaatin ja sen liitteenä olevan merityöehtojen noudattamista koskevan ilmoituksen. Myöntämisen edellytyksenä on, että Liikenne- ja viestintävirasto on toimivaltaansa kuuluvien seikkojen osalta todennut, ettei myöntämiselle ole estettä ja että työsuojeluviranomainen on suorittamansa tarkastuksen perusteella todennut Liikenne- ja viestintävirastolle antamassaan lausunnossa, ettei myöntämiselle ole estettä työsuojeluviranomaisen toimivaltaan kuuluvien seikkojen osalta. Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkemmat määräykset merityösertifikaatin myöntämiseen liittyvistä menettelyistä.

Liikenne- ja viestintäviraston on peruutettava merityösertifikaatti silloin, kun virasto on toimivaltaansa kuuluvien seikkojen osalta tai työsuojeluviranomainen on suorittamansa tarkastuksen perusteella todennut Liikenne- ja viestintävirastolle antamassaan lausunnossa, että alus ei todistettavasti vastaa merityöyleissopimuksen vaatimuksia eikä asian korjaamiseksi ole ryhdytty tarvittaviin toimenpiteisiin.

---

Tämä laki tulee voimaan      päivänä kuuta 2023. Sen 34 a - 34 c § tulevat voimaan vasta 5 päivänä joulukuuta 2024. Tämän lain voimaantullessa voimassa olleen 34 b §:n mukaan myönnetyt todistuskirjat pysyvät voimassa.

---