

# Radio-

S Ä H K Ö T T Ä J Ä



QSO kulkee heinäkuun helteelläkin — Tapsa OFJ:n ohjaimissa.

## Visi-Radio Oy

Kotka, Keskuskatu 14, puh. 16 310  
Työajan jälkeen puh. 23 078

**Suomen suurimman vientisataman  
ainoa tutka- ja radioerikoishuolto**

Huollamme ja korjaamme laivojen  
radiot, tutkat ja kompassit.  
Teemme myös sähköalan korjaustöitä.

## Kotkan Sähköpaja Oy

Kotka, Keskusk. 9, puh. 12 417 ja 12 418  
Työajan jälkeen:  
Radio- ja tutkakorjaukset 14 827  
sähkö ” 63 939  
sekä 14 875

## Startrading oy-ab

ITÄPORTTI 1 B OLARI  
02210 RUOMELA

Huolto/Service 883 166  
Myynti/Försäljning 883 166  
kontt.ajan jälkeen  
eft.kontorstid 65 28 09

STARTRADING Telex 12-14 89  
— Myy ja huoltaa laivaradiolaitteita, tutkia, kaikuluotaimia, hyrräkompassseja ja automaattiohjauslaitteita.  
— Försäljning och service av fartygsradio, radar, gyrokompasser och autostyrningsapparater.



myy, asentaa ja huoltaa  
laivaradiolaitteita, tutkia,  
kaikuluotaimia, laivapuhelimia ja hälytysjärjestelmiä

## OY HEDENGREN AB

Lauttasaarentie 50, 00200 Helsinki 20  
Puh. 670 211. Telex 12 1110 hedoy sf

**Pula  
SIJAISRADIO-  
SÄHKÖTÄJISTÄ  
jatkuu**

**Ota yhteys meri-  
päällystövälitykseen  
puh. 90-632 557**

## STANDARD ELECTRIC PUHELINTEOLLISUUS OY

myy, asentaa ja huoltaa laivojen radio-,  
navigaatio- ja kommunikaatiolaitteita.

Puh. 550 181  
Telex  
12 580 ITT SF  
Valimontie 13,  
00380 Hki 38



**Merimieseläkekassa**



**Sjömanspensionskassan**

UUDENMAANKATU 16 A — 00120 HELSINKI 12 — PUH. 65 84 33  
NYLANDSGATAN 16 A — 00120 HELSINGFORS 12 — TEL. 65 84 33



# Radio- sähkötäjä

## 4 - 1973

### 24. vuosikerta

**Kansainvälisten  
radiosähkötäjien  
äänenkannattaja**



**Julkaisija:** Suomen  
Radiosähkötäjäliitto r.y.,  
Helsinki

**Päätoimittaja:**  
**Timo Kiiski**

**Toimittaja:**  
**Erkki Heikkinen**

"Radiolennätin" 1930—31  
"Radio OH" 1932—49  
"Radio-  
sähkötäjä" 1950—

Svensk text på sid. 100  
—101

## UUSI PÄIVYSTYSAIKA — HX

Muutama vuosi sitten SR:n piirissä alettiin keskustella nykyisen H8 päivystysjärjestelmän muutostarpeesta. Jo silloin oli todettavissa, että asiasta on lähes yhtä monta mieltä kuin miehtäkin. Myöhemmin v:den 1967 WARC ei saanut tässä kohden mitään aikaan, ilmeisesti asian valmistelemattomuuden vuoksi. Selvää yleensäkin lienee, ettei näin perustavaa laatua olevaa asiaa pystytä suppeissa puitteissa ratkaisemaan, ja asiantuntijatahon lisäksi olisi terveellistä kuulla myös asianomaisia itseään — eli merenkulkijoita.

Posti- ja lennätinhallituksen radio-osasto lähti kuitenkin vauhdikkaasti liikkeelle. Tässä yhteydessä oli mukava todeta, että SR:a haluttiin kuulla, ja jonkinmoista asiantuntemusta SR:n hallitus asiassa varmasti omaakin. Voitiin heti nähdä suunnitelman olevan tietyn edellytyksin toteuttamiskelpoisen ja helpottavan niin rannikkoasemien kuin alustenkin työskentelyä. Kun vielä ns. "liukuvahtia" koskeva kohta muutettiin (alunperin se olisi voitu siirtää mihin aikaan tahansa), niin suunnitelma oli pääkohdiltaan sellainen, että sen katsottiin käytännössä toimivan. Tietysti "kentän" mielipide olisi ollut tarpeen, muttei sitä ajan niukkuuden vuoksi pystytty hankkimaan. Pelkästään SR:n hallituksen piirissä tämän HX:n pohdinta tuotti melkoisia vaikeuksia.

Huolimatta myönteisestä suhtautumisesta päivystysaikajärjestelyyn, jäi epäilyksille tilaa eräiden yksityiskohtien suhteen. Näistä tärkeimpinä mainittakoon Neuvostoliiton IMCO:ssa esittämä ehdotus IV luokan laiva-asemien päivystysvelvollisuudesta, mikä toteutuessaan ei voi olla vaikuttamatta yleisestikin, sekä merenkulun tiedotusten saannin hankaloituminen. Myös oli todettavissa, etteivät muutokset aivan pian saavuta kansainvälistä kenttää, ja huomattavimpana punnuksena vaakakupin toisessa päässä oli 1974 pidettävä uusi hallinnollinen radiokonferenssi. Mikäli siellä päivystysajoille tapahtuisi jotakin (kuten toivottavasti tapahtuu) — tuntuisi luonnolliselta, että sellaiseen uuteen systeemiin siirtyminen tulisi meidänkin osaltamme vähintään vakavasti harkittavaksi. Siksi SR esitti kantanaan, että päivystysjärjestelmä uusittaisiin vasta Hallinnollisen konferenssin jälkeen. Kokeileminen ja keksiminen on tietysti aina arvokasta toimintaa ja tuntuisi siltä, että tämänkaltaisen paikallisaikajärjestelmän puitteissa olisi löydettävissä entistä huomattavasti joustavampi ja nykyvaatimukset paremmin huomioiva systeemi. En kuitenkaan henkilökohtaisesti usko, että liukupäivystystä pystyttäisiin kansainvälisissä puitteissa hyväksymään — kyllä kansainvälisissä määräyksissä on tiukemmat toleranssit. Jo senkin vuoksi näyttää mitä todennäköisimmältä, ettei H8/HX systeemin selvittely jää tähän. Asialle olisi varmasti ollut eduksi, mikäli sitä olisi käsitelty IMCO:ssa. Näin ei tietääkseni ole tapahtunut. Em. Neuvostoliiton ehdotus kyllä viittaisi siihen, että asia tulee esille WARC:ssa.

Mitenkään HX:ää kaunistelematta on näin jälkikäteen todettava, että SR joutui tosiasioiden eteen, eikä tehtävissä ollut enempää, kuin mitä tehtiin. Tämän lehden puitteissa on jo nähtävissä mielipiteitä ja arvostelua uudesta järjestelmästä. Asialliset ja rakentavat kommentit ovat varmasti tarpeen niin meille kuin asioista päättävälle viranomaisillekin, joten ne ovat tervetulleita. Ja muutenkin — muistakaapa toimitusta.

Ps. Olisi varmaankin aiheellista saada radiohytteihin toinen, paikallisaikaa osoittava kello!

T. Kiiski



# MERENKULKIJA — TUNNETKO ELÄKETURVASI?

Eläkepoliittiset kysymykset ovat eri työmarkkinasektoreilla tulleet yhä tärkeämmiksi jo senkin vuoksi, että ne kytkeytyvät läheisesti tulonjakoon. Seuraava esitys on lyhennelmä TVK-opistossa tehdystä työstä ”Merimieseläkejärjestelmän kehitysvaiheista ja toiminnasta”. Sen eräänä laatimisperusteena oli toteamus, että eläkejärjestelmien tuntemus ei ole merenkulkijoiden piirissä riittävän hyvä (jos ei eläkelakeja muuallakaan paljon tunneta). Toivottavaa olisi, että tämä kirjoitus antaisi omalta osaltaan valaistusta varsin monimutkaisen mutta toisaalta erittäin edistyksellisen eläkejärjestelmämme yksityiskohdista. Tutkielman tekijä haluaa tässä yhteydessä kiittää Merimieseläkekassaa sen antamasta arvokkaasta avusta.

## JOHDANTO

### Merimieseläke työeläkejärjestelmän osana

Kansaneläkejärjestelmän ohella toinen maamme valtaeläkejärjestelmä on työeläkejärjestelmä, johon voidaan yleisesti ottaen lukea myös julkisen sektorin, kuntien ja valtion eläkkeet. Työeläkejärjestelmän tehtäväksi määritellään jo saavutetun kulutustason turvaaminen vanhuuden, työkyvyttömyyden tai perhehuoltajan kuoleman sattuessa. Eläkkeen laukaisevana ns. eläketapahtumana voi eräissä tapauksissa olla myös työttömyys (1. 7. 1971 alkaen).

Työeläkkeen suorittamisen perustana on siis ajatus, että saavutettu kulutustaso voidaan säilyttää. Kulutustaso taas määräytyy henkilön ansiotulojen perusteella, ja ne ovat sen ainoa mitta. Tästä johtuen työeläkkeet ovat ansioihin perustuvia eläkkeitä, jotka määräytyvät nimenomaan eläkkeensaajan ansiotulojen perusteella. Työeläkkeestä käytetäänkin joskus nimitystä ansioeläke.

Maamme työeläkejärjestelmä muodostuu useammasta eri työeläkelaista siten, että laki koskee jotakin yhteiskunnan sektoria. Näistä mainittakoon yksityisen palveluksessa olevia henkilöitä koskeva työntekijäin eläkelaki (TEL), sekä yksityisen ja julkisen sektorin lyhytaikaisissa työsuhteissa olevien työntekijäin eläkelaki erityislakina maatalous-, met-

sä-, rakennus-, ja satama-alaa varten (LEL). Oma erityislakinsa on ulkomaanliikenteessä palvelevien merimiesten eläkelaki, merimieseläkelaki (MEL).

Seuraavassa tarkastellaan — osin muihin työeläkejärjestelmiin vertaillen — merimieseläkejärjestelmän kehitysvaiheita ja eri toimintasektoreita.

## MERIMIESELÄKKEEN KEHITYSVAIHEISTA

### Ensimmäiset lait

Ensimmäinen eläkejärjestelmä tuli voimaan v. 1748. Valtiopäivillä määrättiin silloin perustettavaksi merimieshuone jokaiseen satamakaupunkiin. Merimieshuoneiden tehtävänä oli suorittaa vanhuus-, työkyvyttömyys- ja perhe-eläkkeitä merenkulkijoille, jotka olivat joutuneet puutteeseen työssä menetetyt terveyden tai vanhuudenheikkouden vuoksi. Huomattakoon, että jo tällöin toiminnan rahoitus perustui ”kolmikantaperiaatteelle”, sillä varat saatiin merimiehiltä, varustajilta ja valtiolta maksetuista vakuutusmaksuista.

Merimieseläkelaitos perustettiin v. 1879, jolloin eläkeiksi vahvistettiin 55 vuotta ja täyden eläkkeen enimmäismääräksi 390 kulta-markkaa vuodessa. Toiminnan rahoitukseen osallistuivat edelleenkin merenkulkijat, varustajat ja valtio.

Järjestelmä toimi vuoteen 1936, jolloin se merenkulkijain voimakkaasta vastustuksesta huolimatta lakkautettiin. 1930-luvun nousukausi teki Suomessa mahdolliseksi vanhuus- ja työkyvyttömyysvakuutuksen. Sen toteuttamiseksi säädettiin kansaneläkelaki v. 1937, jonka jalkoihin merimieseläke näin jäi. Sotavuodet estivät osaltaan asiantilan korjaamisen, joten vasta toisen maailmansodan jäl-



keen oli mahdollista saada aikaan uusi laki.

Kansainvälisen työjärjestön (ILO) piirissä on merenkulkualaani liittyviin kysymyksiin kiinnitetty suurta huomiota. Työjärjestö sai-kin jo v. 1946 aikaan merenkulkijoiden elä-keitä koskevan sopimuksen (no 71), jonka mu-kaan eläkeikä olisi 55 vuotta, jos karttumis-prosentti on 1,5 % tai 60 vuotta, jos karttu-misprosentti on 2 %. V. 1949 eduskunnassa tehtiin toivomusaloite merimiesten eläkeky-symyksen tutkimisesta, ja v. 1952 asetettiin komitea tekemään tarpeelliseksi katsotut eh-dotukset.

### **Vuoden 1956 merimieseläkelaki**

Komiteamietinnössä ehdotettiin miehistön eläkeiäksi 55—60 vuotta ja päällystön elä-keiäksi 60—65 vuotta palvelusajan pituudesta riippuen. Tämän ajan olosuhteissa miehistön työskentely sekä koneessa että kannella oli raskasta, mistä johtuu vielä tänäänkin eläke-iässä vallitseva eroavaisuus. Eläkeiälle saa-tiin näin kaksi sääntöä:

- miehistöön kuuluva voi saada 55-vuotiaa-na eläkkeen, jos hänen ikänsä ja maksu-kuukausiensa luku vuosiksi muutettuna ja yhteenlaskettuna on vähintään 80 vuotta. Vaadittu palvelusaika on siis 25 vuotta.
- päällystön ikä- ja maksukuukausien sum-man tulee olla 90 vuotta, eli vanhuuselä-ke saadaan 60-vuotiaana edellyttäen, että maksuaikaa on kertynyt 30 vuotta.

Vertailun vuoksi mainittakoon, että yleise-nä eläkeikäenä voidaan Suomessa pitää 65 vuotta, mikä on voimassa mm. kansaneläke-ja työeläkejärjestelmissä yleensä. Valtion eläkejärjestelmässä, joka juontaa alkunsa 1800-luvulta, eläkeikä on 63 vuotta ja eroa-misikä 67 vuotta.

Kun merimieseläkelaki tuli jälleen 1. 6. 1956 voimaan, se oli maamme ensimmäinen työ-eläkelaki pohjautuen samoille periaatteille kuin v. 1748 lakikin. (TEL ja LEL tulivat voimaan 1. 7. 1962).

### **Merimieseläkkeen taannehtiva vaikutus**

Eläkejärjestelmän valmistuttua ja tultua 1956 voimaan, ratkaistiin taannehtiva eläke-aika siten, että ajalta ennen 1. 6. 1956 kart-tuu eläkettä 1 % ja sen jälkeen 2 % vuodes-sa. Päätettiin lisäksi, että ne, jotka olivat olleet suomalaisissa kauppalaivoissa 1. 6. 1953, saivat eläkeoikeuden, kuitenkin siten, että kolme vuotta pitempi poissaolo aiheutti sitä edeltäneen palvelusajan menetyksen. Sota-aikaa, ts. 1. 9. 1939 — 31. 12. 1948 ei kuiten-kaan lasketa keskeytykseksi, eikä myöskään opintojen tai sairauden aiheuttamaan poissa-oloa.

Merenkulku otti näin kantaakseen huomata-tavan taloudellisen taakan, kun eläkkeen saa-jille lasketaan hyväksi taannehtivaa palvelus-aikaa, vaikkei siitä ole mitään vakuutusmak-sua suoritettu. Esim. LEL ei ota lainkaan huomioon taannehtivaa aikaa ja TEL vain lakia annettaessa voimassa olleesta työsuh-teesta puolet.

## **MERIMIESELÄKEKASSA**

### **Merimieseläkekassan perustaminen**

Merimieseläkelaitoksen toiminta oli lakan-nut monivaiheisten tapahtumien jälkeen v. 1938. ”Merkille pantavaa on, että näihin toi-menpiteisiin ryhdyttiin aikana, jolloin jok-seenkin yleisesti oltiin tietämättömiä niistä näkökohdat, joille nykyaikainen sosiaaliva-kuutus perustuu.

1930-luvun lopulla siis kuitenkin palattiin parin vuosisadan takaiseen tilanteeseen, jossa merenkulkijoilla ei ollut mitään eläketurvaa takaavaa järjestelmää” (J. Turkka: Meren-kulkijain vanhuudenturva).

Merieläkekassa perustettiin uudelleen vuonna 1956, ja se joutui aloittamaan toimin-tansa lähes tyhjästä.

### **Merimieseläkekassan hallinto**

Eläkekassalla on valtuuskunta ja hallitus, jotka Sosiaaliministeriö nimittää 3 vuodeksi kerrallaan. Näissä hallintoelimissä laivanva-rustajat ja merenkulkijat ovat tasapuolisesti edustettuna. Ministeriö suorittaa nimittämi-sen kummankin osapuolen tunnustetun jär-jestön ehdotuksen pohjalta. Puheenjohtaja ja varapuheenjohtaja ovat valtiovallan edusta-jia (MEL 35 § 1—2 mom. ja 43 § 2 mom.). Valtuuskunta kokoontuu vähintään kerran vuodessa ja hallitus vähintään kerran kuu-kaudessa. Hallinnossa noudatetaan näin työ-markkinavaltaista yritysdemokratiaa.

Merimieseläkekassan johdossa on toimitus-johtaja, lainopinkand. Jaakko Oravisto.

### **Merimieseläkekassan rahoitus**

Eläketurvan kustannukset jakautuvat si-ten, että valtiolta, varustamot ja meren-kulkijat suorittavat kukin kolmanneksen. Kokonaiskustannus on siten 12 % palkasta (TEL ja LEL, työnantajan yksinään suori-tama kokonaiskustannus on 6—7 %).

Vakuutusmaksujen suorittaminen on pa-kollista — vanhan eläkejärjestelmän aikana se oli vapaaehtoista. Maksun suuruus on 4 % vakuutetun peruspalkan ja ikälisien summasta. Työnantajana toimiva laivanva-rustaja maksaa eläkekassalle myös tämän määrän. Valtion osuutta ei rahastoida, vaan valtio suorittaa osuutensa kunakin vuonna määrärahoista.

Näistä varoista maksetaan eläkettä nykyi-sin n. 2000 henkilölle. V. 1973 eläkekustan-nukset ovat n. 20 milj. markkaa, mikä vas-taa merenkulun yhden kuukauden palkka-summaa.

### **Merimieseläkekassan sijoitustoiminta**

Merimieseläkelain 56 § määrää varsin suuri-piirteisesti sijoitustoiminnan suuntaviivat. Valtuuskunnan vahvistamien sijoitustoimin-nan suuntaviivojen mukaan eläkekassan va-rat sijoitetaan Suomen kauppalaivaston alus-hankintojen rahoittamiseen. Lisäksi varoja on sijoitettu asuntotuotantoon.

Ensimmäinen merimiestoimessa oleville tarkoitettu vuokratalo valmistui v. 1958 Hel-



sinkiin. Kiinteistöihin voidaan sijoittaa nykyisin n. 20 % sijoitusvarojen kokonaismäärästä, ja v. 1972 loppuun mennessä oli rakennettu 7:lle paikkakunnalle kaikkiaan 840 vuokra-asuntoa, yhteensä 47.875 as.m<sup>2</sup>.

Vuoden 1972 aikana valmistui Merimieseläkekassan rahoittamana Kotkaan maamme ensimmäinen merimiespalvelutalo, jossa sijaitsee merimieshotelli, lukusali ja kerhohuoneisto; merialan työnvälitys sekä merimiespalvelun ja Suomen Merimies-Unionin toimistot.

Vuonna 1961 otettiin käytäntöön uutena sijoitusmuotona opintolainat merenkulkijoille. Opintolainoja oli v:den 1972 päättyessä 81 kappaletta. (V. 1971 195 kpl). Näiden väheneminen johtuu siitä, että opintolainojen myöntäminen tapahtuu nykyisin suoraan rahalaitosten toimesta.

## **MERIMIESELÄKEJÄRJESTELMÄN VAKUUTETUT JA ETUUDET**

### **Merimieseläkelain vaikutuspiiri**

Merimieseläkelain piiriin kuuluvat nykyisin ulkomaanliikenteen kauppa-aluksissa, merellä ansiotarkoituksessa toimivassa pelastus- tai kalastusaluksessa taikka muunlaisessa jäänsärkijäaluksessa kuin satamajäänsärkijässä merimiestoimessa olevat (MEL 1 §).

Huomattakoon, että laki koskee kaikkia edellä mainittuja ryhmiä kansallisuudesta ja asuinpaikasta riippumatta.

### **Merimieseläkkeen etuudet**

Merimieseläke suo seuraavat etuudet:

- **vanhuuseläke** miehistöön kuuluvalla 60-vuotiaana ja päällystään kuuluvalla 65-vuotiaana, kun työsuhde on päättynyt. 55—59 vuotias miehistöön kuuluva saa vanhuuseläkkeen, jos palvelusaikaa on 300—252 kuukautta, sekä 60—64 vuotias päällystään kuuluva, jos palvelusaikaa on 360—312 kuukautta.
- **työkyvyttömyyseläke** vakuutetulle, jonka ansiomahdollisuudet ovat pysyvän tai ainakin 6 kk. kestäneen sairauden, vian tai vamman johdosta alentuneet vastaavassa merimiestoimessa olevan ansioihin verrattuna vähintään 1/3:lla. Eläke voidaan suorittaa myös puolena täydestä määrästä.
- **perhe-eläke**, joka liitettiin eläkejärjestelmään 1961. Sitä saa leski ja alle 18-vuotias lapsi vakuutetun kuoltua. Vakuutetun alle 35-vuotias lapseton työkykyinen leski ei ole oikeutettu eläkkeeseen. Miehelle maksetaan perhe-eläkettä vain, jos vaimo on ollut miehen työkyvyttömyyden vuoksi miehen pääasiallinen elättäjä. Perhe-eläkkeeseen on liitetty vapaakirja-oikeus, so. ansaittu, työsuhteen päättyessä lepäämään jäänyt eläkeoikeus.
- **hautausavustus**, joka suoritetaan alle 67 vuoden ikäisenä kuolleen vakuutetun leskelle tai kuolinpesälle. Hautausavustuksen (=riskivakuutus) maksimimäärä on nyt 7.700 mk.

## **MERIMIESELÄKKEEN ANTOPERUSTEET**

Lähinnä v:den 1971 muutokset ovat antoperusteiden suhteen huomattavat.

### **Eläkkeen perustana oleva palkka**

Eläkkeen perustana oleva palkka on se, minkä vakuutettu on keskimäärin maksukuukautta kohden ansainnut sinä kalenterivuonna, jona hän siirtyi eläkkeelle ja kolmena sitä edeltäneenä kalenterivuonna. Kyseessä on siis 3—4 vuoden pituinen ajanjakso.

Palkalla tarkoitetaan vakuutetun kokonaistuloa lisättynä luontoisetujen verotusarvolla.

### **Eläkkeeseen oikeuttava aika**

Eläkkeeseen oikeuttavaksi ajaksi lasketaan, paitsi varsinaista palvelusaikaa, myös vuosiloma sekä aika, jonka perusteella vuosiloman, vastikkeen tai viikkolevon korvaus lasketaan työsuhteen päättyessä. Palvelusaika lasketaan kalenterivuosittain päivissä, ja on yleensä sama kuin se aika, jonka perusteella sosiaaliturvamaksu suoritetaan. Kalenterivuotta kohden lasketaan kuitenkin enintään 12 maksukuukautta.

Palveluajaksi lasketaan siis vuosiloma, vastikevapaa ja muut ajat, joista työsuhteen päätyttyä suoritetaan luontoisetukorvaus.

### **Eläkkeen karttuminen ja yhteensovitus**

Eläkettä karttuu 2 % vuodessa (TEL ja LEL 1 % vuodessa). Peruseläke on täysimääräisenä 50 % palkasta miehistöllä 55-vuotiaana 25 vuoden työskentelyn jälkeen ja päällystöllä 60-vuotiaana 30 vuoden työskentelyn jälkeen (TEL ja LEL: 40 % palkasta 40 vuoden työajan jälkeen 65-vuotiaana).

Eläkkeen jatkuvuusperiaate toteutettiin 1. 1. 1967 lähtien siten, että mainitun päivämäärän jälkeen palveluajasta muodostuu aina eläkeoikeus (eläkkeen koskemattomuus), eikä kolmen vuoden sääntöä enää tästä lähtien sovelleta.

Lapsikorotuksen suuruus (18 vuotta nuoremasta lapsesta) on yhdeltä lapselta 20 %, kahdelta tai useammalta lapselta 40 % eläkkeestä, kuitenkin eläkkeen enimmäismäärä on 66 % siihen oikeuttavasta palkasta.

Merenkulkija on oikeutettu myös kansaneläkkeeseen. Eläkkeitä yhteensovittaessa on sovitusraja 66 %.

2. 5. 1973

T. Kiiski

### **Lähteet:**

Riitta Auvinen: Tämän päivän sosiaalipoliitiikka

Kari Lampikoski: Merimieseläkejärjestelmä merenkulkijain kokemana

Toivo Pentikäinen: Työeläke

Jaakko Turkka: Merenkulkijain vanhuudenturva

Jaakko Oravisto: Näkökohtia merenkulkijain eläkeistä

Merimieseläkelaki 1972

Merimieseläkekassan toimintakertomus 1972

Merenkulun sosiaaliseminaari 1973



# TULEVA MERENKULUN TURVALLISUUSJÄRJESTELMÄ

**IMCO:n radioasioita käsittelevä alakomitea kokoontui 5.—8. 3. 1973 yhdenteentoista kokoukseensa. Suomen edustajat olivat samat kuin edellisessä, 10. kokouksessa, josta julkaistiin selostus lehtemme numerossa 4/1972. Silloin kokous hyväksyi Suomen ehdotuksen pohjalta tehdyn suunnitelman lähitulevaisuuden hätäjärjestelmäksi, jota myöhemmin täydennettäisiin kaukaisemman tulevaisuuden hätäjärjestelmällä.**

Olellainen pohja ja keskeiset periaatteet koko järjestelmän kehittelylle luotiin nähdäkseni kuitenkin juuri lähitulevaisuuden järjestelmää valmisteltaessa. Lopullinen suunnitelma sisältää nimittäin neljä pääosaa: I Yleinen johdanto-osa, II Lähitulevaisuuden hätäjärjestelmä, III Kaukaisen tulevaisuuden hätäjärjestelmä ja IV Käyttöön-otto. Näistä myös ensimmäinen osa sisältää eräitä periaatteita, jotka ovat yhteisiä koko suunnitelmalle ja sen eri osille ja jotka kuuluvat jo Suomen ehdotukseen. Muistin virkistämiseksi on ehkä paikallaan kerrata tässä joitakin näistä:

- Järjestelmän tulee suoda mahdollisuudet radioyhteyksiin kaikilla etäisyyksillä, joista yhden — keskipitkien etäisyyksien radioyhteyden — tulee olla yhteinen kaikilla alueilla. (Nykyisin tämä tarkoittaa käytännössä MF-laitteita kaikissa laivoissa, eli siis 500 ja 2182 kHz:n taajuusalueet. Muut ovat lyhyet etäisyydet = VHF ja pitkät etäisyydet = HF.)
- Uusi järjestelmä on todettava luotettavammaksi kuin entinen. (Yhtä hyvä siis ei riitä.)
- Tulevan hätäjärjestelmän on oltava nykyjärjestelmän luonnollisen kehittymisen tulos. (Mitään äkillistä entisen heittämistä yli laidan ja kokonaan muutetun järjestelmän ottamista tilalle ei saa tapahtua.)

Kuten tunnettua, on Merenkulun turvallisuuskomitean (Maritime Safety Committee — MSC) hyväksyttävä alakomitean esitykset ennenkuin niitä voidaan pitää IMCO:n virallisena ohjelmana. Alakomitean esitys lähitulevaisuuden hätäjärjestelmäksi oli MSC:n mielestä sanamuodoltaan puutteellinen 156,8 MHz:n muuttamista hätätaajuudeksi koskevassa kohdassa. Varustajien ja eräiden hallintojen taholta oli esitetty epäilyjä siitä, että teksti edellyttäisi samoja järjestelyjä kuin 500:n ja 2182 kHz:n kohdalla, mikä jo taa-

juusalueiden luonteen huomioonottaen olisi eräin osin mahdotonta. Lisäksi oli pelätty sellaisia tulkintoja, jotka merkitsisivät uusia lisälaitteita ja jatkuvan kuuntelun järjestämistä VHF:lle.

Näinollen alakomitea sai uudelleen käsiteltäväkseen ja tarkennettavakseen tämän 156,8 MHz:iä koskevan kohdan lähitulevaisuuden hätäjärjestelmäehdotuksesta. Toinen ot-sikkomme piiriin kuuluva asia oli kaukaisen tulevaisuuden hätäjärjestelmä. Näiden esittelyksi sopinee parhaiten ao. kohtien vapaa suomennos alakomitean esityksen tekstistä niinkuin aikaisemminkin näissä kokousselostuksissani olen tehnyt.

VHF:ää koskevassa asiassa alakomitea päätyi suosittelemaan tärkeänä toimenpiteenä, että taajuus 156,8 MHz määrätään merenkulun siirtyvän VHF-radiopuhelinliikenteen hätä-, turvallisuus- ja kutsutaajuudeksi. (Siis tämä kohta pysyi ennallaan. Seuraavassa tarkennukset.) Huomautus koskien Maailman hallinnollista radiokonferenssia — WARC — 1974: Jäsenhallintoja kehoitetaan tekemään muutokset radio-ohjesääntöön ottaen huomioon, että WARC 1974 on siirtyvän meriradioliikenteen ainoa tilaisuus useaan vuoteen kohentaa kansainvälistä asemaansa Radio-ohjesäännössä muihin radioliikenteisiin nähden.

Edelleen suositellaan, että hallinnot harkitsevat 156,8 MHz:n aikaista käyttöönottoa hätä- ja turvallisuustarkoituksiin siellä, missä lyhyen etäisyyden yhteysmahdollisuudet ovat tarpeen ja että käytännön edellytykset huomioonottaen, ylläpidetään jollakin tarkoituksenmukaisella tavalla hätä-, turvallisuus- ja kutsumerkkien vastaanottamiseksi kuuntelua, mikäli tämä voidaan tehdä vaarantamatta laivan tarpeita.

Kaukaisen tulevaisuuden hätäjärjestelmää käsittelevä III osa alkaa muutamalla yleishuomautuksella I osan periaatteiden mukaisesti. Todetaan, että järjestelmän on oltava luonnollisen kehityksen seurausta ja lähitulevaisuuden järjestelmän osia yksinkertaistetaan, tehostetaan ja otetaan käyttöön sitä mukaa kuin tämä on mahdollista. Nämä on alistettava tarpeellisiin käytännön kokeisiin, jotta varmistettaisiin, että ne täyttävät kaikki vaatimukset.

Merenkulun satelliittijärjestelmä tulee olemaan kaukaisen tulevaisuuden hätäjärjestelmän tärkeä osa. Samalla kun satelliittiyhteyksien ensisijaisena tehtävänä tulee olemaan yleinen liikenne, parantaa tällaisen yhteysmahdollisuuden olemassaolo turvallisuutta.

Näitä yleishuomautuksia seuraavassa osassa on yksityiskohtaisemmin esitetty niiden



tavoitteiden vaatimukset, jotka tulevan hätäjärjestelmän muodostavat. Veisi liiaksi tilaa toistaa teksti kokonaisuudessaan, joten tässä lienee parhaiten paikallaan lyhyesti luetella kyseiset elementit:

- alusten välinen yhteydenpito
- alusten ja maa-asemien välinen yhteys
- alusten ja ilma-alusten välinen yhteys
- satelliittiyhteydet
- satelliittiyhteyslaittein varustettujen alusten ja ilman näitä laitteita olevien alusten välinen yhteysmahdollisuus
- selektiivikutsujärjestelmän käyttöönotto
- automaattinen hälytysjärjestelmä, mahdollisesti liitettyä edelliseen
- alusten jatkuva paikanilmoitusjärjestelmä, joka on varustettu automaattisin laittein ja yhdistetty satelliittilinkin avulla valvontakeskuksiin
- kansainvälisen etsintä- ja pelastusverkon kehittäminen
- radiosähköttäjien koulutuksen pitäminen kehittyvän teletekniikan tasolla.

Seuraava osa antaa ohjeita siirtymäkauden ajaksi. Turvallisuuksopimuksen määräyksiä tarpeen vaatiessa muutettava. Satelliittiyhteyksien käyttöönoton katsotaan tyydyttävän eräitä tulevan hätäjärjestelmän tarpeita. Satelliittiyhteyksien tulee pysyä laivasta laivaan tapahtuvan hälyttämisen ja "paikan päällä" tapahtuvan yhteydenpidon apua. Satelliittiyhteyksien muun käytön katsotaan vaativan lisätutkimuksia, jotka valmistuttuaan voidaan liittää merenkulun satelliittijärjestelmää koskeviin ehdotuksiin.

Yhden, pelkästään hätäliikenteelle varatun keskipitkille etäisyyksille soveltuvan hätätaajuuden tarvetta tulisi tutkia sekä teknologian kehityksen että turvallisuuteen ja kutsumiseen liittyvien vaatimusten valossa.

Lisäksi ehdotetaan seuraavia parannuksia:

Merenkulun maa-asemien ja/tai satelliittiyhteyksimahdollisuuksien käyttö apuna laiva- ja maa-asemien välisissä yhteyksissä:

laivojen sekä laivojen ja ilma-alusten välisten yhteyksien järjestely huomioonottaen 1535—1660 MHz:n bandin käyttö MF-, HF- ja VHF-bandien lisänä;

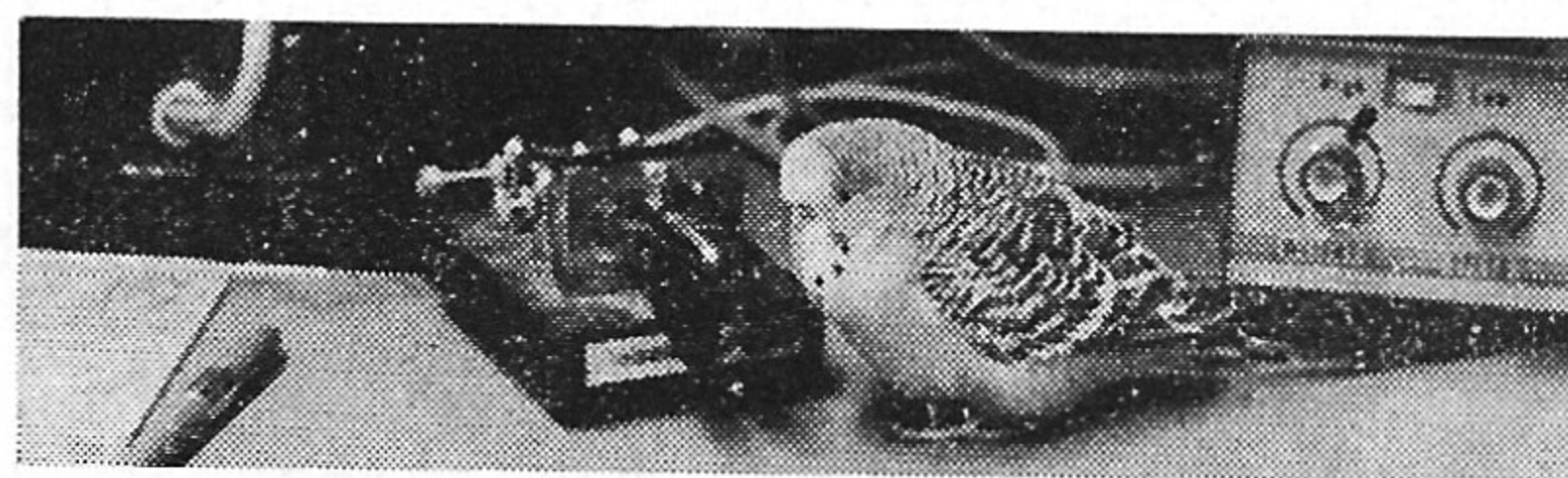
kaikkiin lähetys- ja vastaanottotarkoituksiin sopivan selektiivikutsujärjestelmän käyttöönotto.

Viimeisessä, IV osassa kehoitetaan mahdollisimman pian ottamaan käyttöön ja soveltamaan nykyjärjestelmään ne lähitulevaisuuden hätäjärjestelmän osat, joiden kohdalla tämä on mahdollista.

Vastaavasti ilmoitetaan olevan tarkoituksena, että missä käytäntö niin sallii, kaukaisen tulevaisuuden tekniikkaa ja menetelmiä tulee soveltaa lähitulevaisuuden hätäjärjestelmän yhteydessä aina silloin, kun tämä on teknillisesti järkevää ja mahdollista.

Lopuksi otetaan, että huhtikuussa ITF:ltä saapuneen kirjeen mukaan MSC on hyväksynyt ylläselostetun alakomitean esityksen.

A. H.



## Keimolan kuulumisia

Uudet laiva-asemien päivystysajat ovat huomattavasti tasoittaneet Hkiradion liikennettä. Muilla asemilla ei liene eroa huomattu muuten kuin että laivoihin saa yhteyden hiukan aikaisemmin. Lähinnä tämä operaatio olikin kohdistettu HF-liikenteen tasoittamiseksi. Kieltämättä se järkeisti samalla esim. Itämeren laivojen vahtiaikoja, avaavathan ne nyt asemansa samoihin aikoihin kuin varustamot yms. Suomessa. Karibian mereltä ja sieltä länteen oleville laivoille sen sijaan vahdit menevät ristiin Suomen ajan kanssa. Tämä osittain hidastanee sanomaliikennettä.

Tuon viimeisen vahdin vapaa valinnan vara suo sähköttäjälle vapaat kädet sijoittaa 2 tuntia työtä 18 — 24 välille. Siinäpä sitten iltauninen opr vetää tyynyn korviin klo 20 ja iltavirkku 24 localia, ja muut siltä väliltä. Ota nyt sitten selvää kuka valvoo ja kuka ei. Ajan mittaan eri laivojen viimeiseen vahdinpitoon kiinnittää huomiota ja muistaa sen, kunnes taas opr vaihtuu... Muutamat sähköttäjät ovat tehneet ratkaisun; kun muut ajat ovat paikallista aikaa niin pidetäänpä se viimeinen vahti GMT:n mukaan.

Uuden vahtisysteemin johdosta on Helsingin kiradion tfc-listoja tilapäisesti lisätty seuraavasti: (Lopulliset muutokset saadaan voimaan vasta Ulkomaanosaston hyväksyttyä ne...)

OHC: 0605, 1005, 1405, 1805 ja 2205 GMT

OHG: 2350 ja 0150 taajuuksilla 2810, 4396,6 ja 8760,8 kHz

OHG2: 0855, 1255 ja 1855 GMT taajuuksilla 8/13/17/22 Mhz

OFJ:n listat ovat ennallaan.

Herröitä ja muita kipparipuhelinlaivoja varten tiedoksi, että OHG2 eli HF-puhelinpuoli antaa liikenneluettelon klo 0855, 1255 ja 1855 GMT taajuuksilla 8760,8 — 13189,5 — 17339,0 ja 22639,5 kHz. Näissä listoissa ilmoitetaan siis koko aseman liikenne eikä vain radiopuhelinlaivojen, niin kuin eräillä muilla asemilla on tapana. On syytä olla kärsivällinen, koska lista saattaa jonkin verran myöhästyä esim. käynnissä olevien puhelujen takia.

Huhtikuun lehdessämme mainitsin, että OFJ **pyrkii** antamaan oikeat veikkaus/lotto-tulokset veikkausiltana viimeistään klo 2005 GMT listan jälkeen... Tuo pyrkii sana on huomattava. Kesäisinhän loton saa lauantaina, mutta 1x2 saadaan vasta sunnuntai-iltana. Nyt voi olla ettei riviä ehdi kukaan saamaan 20 GMT aikaan eri syistä, mutta pyrimme saamaan 20 GMT tai 22 GMT listoihin em. tulokset. (Tämä tulospalvelu edel-



lyttää usein OFJ:n operaattorin perheenjäsenien yhteistyötä TV:n ääressä kotona, puhelinpalveluun tulokset tulevat yleensä aika paljon myöhässä...)

Näitä juttuja lukiessa olisi hyvä ottaa huomioon lisäksi se, että jokaisella operaattorillahan on omat tapansa ja liikennöintitotumuksensa, jotka saattavat hiukan poiketa toisistaan, joten nämä tarinat on syytä käsitellä vain yleisiä ohjeita antaviksi.

Sähköttäjäpula on vaikuttanut Keimolasakin, sijaisia ei tahdo löytyä tarpeeksi, ja muutamat joutuvat tekemään töitä kahdessa vuorossa, onpa joku vuoro jäänyt tekemättäkin. Olisi mukavaa jos laivoissakin koetettaisiin ymmärtää asian tämä puoli, osa sijaisista on tottumattomia ja osa ylläritettuja, joten liikenne ei kenties aina suju totutulla rutiinilla. Kaikki kuitenkin varmasti yrittävät parhaansa.

Hyviä loman jatkoja niille onnellisille jotka ovat onnistuneet saamaan lomatuuraajan toivoo Tapsa

### Toimipaikkojen vaihdokset ajalla 24. 4—20. 6. -73

|       |                  |                  |
|-------|------------------|------------------|
| 24.4. | Ulf Fagerström   | ma Viking I      |
| 25.4. | Matti Valta      | ma Ronny         |
| 27.4. | Pekka Ahola      | ma Signy         |
| 28.4. | Antti Nojomaa    | ma Valny         |
| 30.4. | Bjarne Jansson   | ma Marella       |
| 1.5.  | Kurt Abrahamsson | ma Marella       |
| 2.5.  | Jouko Nuutinen   | ma Ariel         |
| 2.5.  | Ossi Kukkonen    | ma Lita          |
| 3.5.  | Ensio Kauppila   | ma Eira          |
| 4.5.  | Leo Pietilä      | ma Bore XI       |
| "     | Jari Savolainen  | ma Tramontana    |
| "     | Kari Tiainen     | ma Sword         |
| 5.5.  | Seppo I Laine    | ma Bore Nord     |
| "     | Birgitta Ränä    | ma Gunny         |
| 6.5.  | Pekka Asunta     | ma Sirocco       |
| 7.5.  | Irma Haikonen    | ma Bore X        |
| "     | Pekka Mattinen   | ma Aallotar      |
| 8.5.  | Kalevi Immonen   | ma Vasaholm      |
| "     | Eero Myllynen    | ma White Rose    |
| "     | Matti Valta      | ma Koiteli       |
| 9.5.  | Matti Aartia     | ma Hebe          |
| "     | Hannu Pennanen   | ma Estrella      |
| "     | Kalevi Siitonen  | ma Fennia        |
| "     | Rauno Suominen   | ma Polar-Express |
| 11.5. | Maija Pakarinen  | ma Varjakka      |
| "     | Hannu Kiuru      | ma Lita          |
| "     | Leo Kovanen      | ma Lancing       |
| 12.5. | Rune Styrström   | ma Freeport      |
| 14.5. | Kurt Forsius     | ma Finlandia     |
| "     | Paavo Salmi      | ma Wipunen       |
| 16.5. | Raimo Kettunen   | ma Finnhansa     |
| "     | Pentti Roiha     | ma Leo           |
| "     | Erkki Salomaa    | ma Titania       |
| 17.5. | Jorma Heinonen   | ma Freeport      |
| "     | Aulis Rasinkoski | ma Iniö          |
| "     | Kalevi Sundqvist | ma Finnclipper   |
| 18.5. | Raimo Itkonen    | ma Purha         |
| "     | Owe Karlsson     | ma Viking II     |

|       |                    |                 |
|-------|--------------------|-----------------|
| 18.5. | Kaisa Kärnä        | ma Bore VII     |
| "     | Matti Laaksonen    | ma Winha        |
| "     | Harri Pennanen     | ma Esso-Fennia  |
| "     | Heikki Uhrman      | ma Castor       |
| 19.5. | Tapio Sihvo        | ma Tervi        |
| 21.5. | Olli Aalto         | ma Someri       |
| "     | Kalevi Immonen     | ma Kaipola      |
| "     | Heikki Kemppi      | ma Finnfellow   |
| "     | Pauli Koskinen     | ma Lenny        |
| "     | Aaro Keuramo       | ma Vallila      |
| "     | Matti Teriö        | ma Bore III     |
| 22.5. | Matti Heliste      | ma Silvia       |
| "     | Taisto Luoto       | ma Ilmatar      |
| 23.5. | Outi Iljin         | ma Solano       |
| "     | Pauli Salonen      | ma Ilmatar      |
| "     | Martti Vaaja       | ma Finnseal     |
| "     | Jari Grönroos      | ma Hebe         |
| 24.5. | Olof Alhojoki      | ha Markus       |
| "     | Kari Husgafvel     | ma Meltemi      |
| 25.5. | Reino Junnonaho    | ma Esso-Nordica |
| "     | Seppo Tiljander    | ma Maltesholm   |
| 28.5. | Karl-Johan Jungell | ma Botnia       |
| "     | Leif Mattsson      | ma Bonny        |
| 29.5. | Bo Långholm        | ma Taira        |
| "     | Seppo Torniainen   | ma Valkeakoski  |
| 31.5. | Keijo Lätti        | ma Charlie      |
| "     | Erkki Mustonen     | ma Rhea         |

Toukokussa paikanhakijoita 22 välityksiä  
13

|       |                    |                 |
|-------|--------------------|-----------------|
| 1.6.  | Jorma Kotoharju    | ma Finnwood     |
| "     | Monica Mattsson    | ma Viking II    |
| "     | Martti Saukkonen   | ma Mistral      |
| "     | Pekka Viirilä      | ma Charlie      |
| "     | Maj-Britt Öhland   | ma Marella      |
| 4.6.  | Tapio Haapalahti   | ma Taurus       |
| "     | Orvo Mutikainen    | ma Bore IX      |
| "     | Reijo Myller       | ma Finnmaid     |
| "     | Jaakko Nurmi       | ma Finncarrier  |
| "     | Runar Stjärntedt   | ma Floria       |
| 6.6.  | Esko Paakkarinen   | ma Hektos       |
| "     | Seppo Wilén        | ma Hans-Gutzeit |
| 7.6.  | Vilho Kauhanen     | ma Lotila       |
| "     | Matti Leiskamo     | ma Presto       |
| 8.6.  | Jaakko Heikkinen   | ma Wiiri        |
| "     | Kari Koho          | ma Ronny        |
| "     | Veikko Jantunen    | ma Pensa        |
| 12.6. | Aarto Helin        | ma Finnsailor   |
| "     | Heikki Laitosalmi  | ma Iniö         |
| "     | Osmo Rautavaara    | ma Bore Nord    |
| 13.6. | Veikko Ekberg      | ma Silvia       |
| "     | Harry Lindroos     | ma Bore         |
| "     | Heikki Tietäväinen | ma Viking IV    |
| 15.6. | Tuomo Leppänen     | ma Aconcagua    |
| "     | Yrjö Lähteenmäki   | ma Tivano       |
| "     | Arto Nurminen      | ma Triton       |
| 17.6. | Uljas Läike        | ma Eira         |
| 18.6. | Olavi Mertanen     | ma Purha        |
| "     | Esa Niemelä        | ma Baltic       |
| "     | Claes Wilenius     | ma Bore III     |
| 19.6. | Pentti Lampimäki   | ma Finnfellow   |
| "     | Martti Reiman      | ma Agneta       |
| 20.6. | Ensio Kauppila     | ma Malmi        |
| "     | Timo Kropsu        | ma Sirocco      |

Kesäkuussa paikanhakijoita 23 välityksiä  
19