

Ms Malmin tutkintatoimikunnalle

Lausunto

Pyydettynä lausuntona Ms Malmin tutkintaraportista esitän seuraavaa.

Kohta 8.3. Arvio MALMIN hätäliikenteestä

Kolmannessa momentissa mainitaan"kiintyy toimikunnan huomio ensin tiettyyn epävarmuuteen ja haparointiin hätäliikenteen aloittamisessa."...

Koska tästä tekstistä ulkopuolinen saattaa saada sellaisen käsityksen, että epävarmuus ja haparointi on johtunut radiosähkötäjästä, on mielestäni syytä painottaa Radio-ohjesäännön 36 artiklan määräyksiä, jossa hätäliikenteestä sanotaan muun muassa seuraavaa : "Hätäkutsun ja hätäsanoman saa lähettää vain päällikön tai sen henkilön luvalla, joka on vastuussa laivasta,"...

Päällikkö siis määrää milloin hätäkutsu ja hätäsanoma lähetetään kuten myöskin hätäsanoman sisällöstä; esimerkiksi tarvittavasta avusta. Hätäsanomiin kuuluu myös hätäliikenteen lopettamissanoma. Tämä on jokaiselle radiosähkötäjälle itsestään selvä asia.

Ms Malmin päällikön väittäminen siitä, ettei hän ole antanut alukseen radiosähkötäjälle määräystä hätäliikenteen lopettamisesta ei tunnustavaltakaan, varsinkin kun radiosähkötäjä vähän hätäliikenteen lopettamisen jälkeen omana käsityksenään ilmoitti : "kyl tää varmasti pohjaan menee"...

Esitän toimikunnan raporttia täydennettäväksi edellä esitetyn mukaisesti.

Muuten yhdyn toimikunnan käsitykseen siinä, että kokonaisuutena katsoen MALMIN hätäliikenne erästä puutteellisuutta - eli hälytysmerkkien lähettämättä jättämisestä - lukuunottamatta on sujunut virheettömästi ja ripeästi. Kun Tukholmaradio Malmin radioaseman vaiettua toisti sen hätäsanoman, olisi hälytysmerkit pitänyt tällöin lähettää. Niiden poisjättämisestä Tukholmaradion lähetyksestä ei voida mielestäni pitää mitenkään perusteltuna.

Kohta 9.3.2. Finnjet

Kiinnitän tässä kohtaa huomiota siihen, ettei Finnjetin radioasemalla ole jatkuvaa ympärivuorokautista päivystystä aluksen ollessa merellä. Asema suljetaan nykyisin kello 24. Aukioloaika määräytyy lähinnä kaupallisten liikennetarpeiden mukaan.

Pidän radioturvallisuuden kannalta suurena virheenä, että Suomen suurimman ja nopeimman matkustajalaivan sallitaan sulkevan radioasemansa radioliikenteen kannalta kaikkein vaikeimmalla kohdalla Itämerta.

Esitänkin, että Finnjetin radioasema esitettäisiin pidettäväksi avoinna tästä lähtien koko ajan aluksen ollessa merellä.

Kohta 10.3. Merikelpoisuuden valvonta

Pidän toimikunnan ehdotuksia merikelpoisuuden valvonnan tehostamiseksi erittäin kannatettavina. Ennaltaehkäisevään toimintaan tulee kiinnittää nykyistä huomattavasti enemmän huomiota ja resursseja.

Kohta 10.4. Koulutus

Pätevyystutkinnon suorittamisen jälkeen radiosähköttäjältä vaaditaan määräysten mukaan käytännön harjoittelua aluksissa vähintään kolme kuukautta ennenkuin radiosähköttäjä saa toimia aluksen ainoana ja vastuullisena sähköttäjänä. Suomessa tämä harjoittelu on lähes kokonaan järjestämättä. Näinollen sähköttäjä pääsee aluksen vastuulliseksi sähköttäjäksi ilman, että hänellä on päivääkään käytännön kokemusta, mikä onnettomuustilanteessa luonnollisesti heikentää koko aluksen turvallisuutta.

Ehdotan, että radiosähköttäjien pakollinen harjoittelu esitetään käynnistettäväksi viivyttelämättä.

Kohta 10.6. Meripelastus

Toimikunta ehdottaa rajavartiolaitoksen meripelastuksen toimintavalmiuden ylläpitämiseksi helikopterien toimitusten nopeuttamista ja virkojen perustamista.

./...

Allekirjoittaneen mielestä tämä on kuitenkin vain osa niistä toimenpiteistä, jotka välttämättä olisi toteutettava meripelastusvalmiutemme saattamiseksi ajan tasalle.

Meripelastuksen hälytys- ja viestijärjestelmä tulisi mielestäni perusteellisesti uudelleenorganisoida siten, että jokaisen merihätätapauksen hätäliikenne johdetaan yhdeltä ainoalta maa-radioasemalta kerrallaan, eikä kuten nyt useasta eri paikasta samanaikaisesti. Tällä hajanaisuudella oli kohtalokkaat seuraukset esimerkiksi Viikinki-onnettomuuden pelastustoimissa.

Esitän, että myös organisaation kiireelliseen uudistamistarpeeseen/^{kiinnitetään} vakavaa huomiota.

Lopuksi

Pelastustoimien kohdalla toimikunta ei ole antanut omaa arviotaan kuten se on tehnyt aluksen kaatumisen syitten ja hätäliikenteen osalta. Mielestäni olisi tärkeätä tietää toimikunnan kanta myös myös pelastustoimista.

Oman käsitykseni mukaan pelastustoimiin onnettomuusaluksella ryhdyttiin aluksella käytettävissä olleiden tietojen valossa aivan liian myöhään. Johdettua pelastustoimintaa ei Ms Malmilla ollut juuri nimeksikään.

Merenkulkijoiden koulutuksessa tulisikin pelastustoimintaan aluksella kiinnittää entistä enemmänhuomiota. Samoin käytännön harjoitusten laiminlyönteihin.

Helsingissä toukokuun 28 päivänä 1980

Heikki Santala
Heikki Santala