

Hallituksen kokous

1 (3)

Aika: 12.11.1985 klo 12.55 - 15.55

Paikka: Liiton toimisto

Läsnä: Santala puheenjohtaja

Heinonen

Mattinen

Tikkanen

Sucksdorff

Zetterberg

Blomqvist

Långholm

Keinänen

Marjakangas

Riippa

saapui klo 13.35, 4 § b) kohta. Poistui klo 15.35, 11 §:n aikana

Österlund

sihteeri

1

KOKOUKSEN AVAUS JA PÄÄTÖSVALTAISUUS

Puheenjohtaja Santala avasi kokouksen joka todettiin päätösvaltaiseksi.

2

TYÖJÄRJESTYKSEN HYVÄKSYMINEN

Hyväksyttiin lisäyksellä:

12.1. Annen ikälisä

3

EDELLISEN KOKOUKSEN PÖYTÄKIRJA

4 §: ATC-mukavuuslippusopimus: pitää olla: Päätettiin hyväksyä ATC:n kanssa neuvoteltu sopimus.

MEL 4 §:n muutos: pitää olla: Päällystöjärjestöt ovat laatineet esityksen

Muilta osin pöytäkirja hyväksyttiin huomautuksitta.

4

TYÖMARKKINATILANNE

a) TES

ATC-sopimus

Todettiin, että sopimus on tehty, mutta ns. ITF-sopimusta ei olla allekirjoitettu.

Finnlinesin koelaiva

Todettiin, että 18.11. pidetään seuraava kokous. SLPL on valmis hyväksymään sopimuksen edellytyksellä että radiosähköttäjä poistetaan.

Päätettiin neuvotella asiasta omilla ehdoilla ja neuvottelijoille valtuudet hoitaa asia.

TES-kierroksen aloitus

SVY esittää että heidän työvaliokuntansa (4-5 miestä) ja SR:n delegaatio kokoontuisi 4.12.85 klo 15.00-18.00 aloittamaan keskustelut. Paikka vielä avoin.

Päätettiin, että toimisto sekä 3 hallituksen laivajäsentä.

b) VES

Todettiin, että STTK-J:n pääsopijaoikeudesta huolimatta SR on neuvotellut suoraan VVM:n kanssa. Tällä kerralla on pääällimmäisenä asiana ollut poliisiradio. Mm. esillä ap. viestiohjaajan vakanssit maaseutuasemille ym. SM:n kanssa on neuvoteltu hyvässä yhteisymmärryksessä.

Käytiin läpi SR:n asiassa tekemä esitys SM:lle. (Liite)
Päätettiin hyväksyä esitys.

Jäänmurtajatyöryhmän pöytäkirja (Liite)

Kuultiin Långholmin selostus.

Lisävastike: Päätettiin antaa valtuudet viedä asia työtuomioistuimeen. Ensin neuvotellaan STTK:n lakimiesten kanssa asiasta ja yritetään saada myös SKL mukaan. Jos lakimiehet asettuvat kielteiselle kannalle niin harkitaan asiaa uudelleen.

Karhu 2 miehitys: Todettiin, että MKH:n kolleegio on huhtikuussa tehnyt päätöksen jonka mukaan alukseen tulee vain yksi päivämiesradiosähköttäjä. Tätä SR ei hyväksy.

Jäänmurtajapäällystön yhteinen kokous 28.10. päätti esittää MKH:lle että 2-vahtijärjestelmä säilytetään.

5

KTM TYÖRYHMÄ

Kuultiin Heinosen selostus. Työryhmän määräaika päättyi 31.10. 85. Santala oli lopussa mukana SR:n toisena edustajana koska Sihvonen ei enää ollut käytettävissä. Puheenjohtaja Tiitinen ilmoitti työryhmän viimeisessä kokouksessa, että raportti on valmis ja MKH:n dispanssipäätösten mukainen. SR:n edustajat vastustivat tällaista ja esittivät Englannin, USA:n ja Norjan mukaisen kokeilun aloittamista, ts. radiosähköttäjä voisi tehdä muita töitä radiovahdin aikana. Tiitinen teki tämän jälkeen uuden esityksen joka ei olennaisesti eronnut edellisestä.

Työryhmän eilisessä 11.11. pidetyssä kokouksessa asia ei edennyt ollenkaan ja tämän jälkeen SR:n edustajat laativat oman rinnakkaisraporttinsa joka jätettiin KTM:lle tänään. (Liite)

Päätettiin ensi viikonloppuna pitää hallituksen seminaari pääkaupunkiseudulla (16.-17.11.85) jossa tätä asiaa pohditaan. Toimisto hoitaa paikan varauksen.

6

RANNIKKORADIOTILANNE

Todettiin, että työ on vielä kesken ja asiaan palataan hallituksen seminaarissa.

7

SYYSKOKOUSASIOITA

a) Esityslista

Hyväksyttiin sellaisenaan. (Liite)

b) Tulo- ja menoarvioesitys vuodelle 1986 (Liite)

Käytiin läpi ja hyväksyttiin sellaisenaan. Osoittaa työttömyyskassamaksu mukaanlukien 49.000 markan alijäämää.

Päätettiin miettiä vielä hallituksen seminaarissa miten alijäämä peitetään.

8

STM: SR:N EHDOKKAAT MEK:IN HALLINTOELIMIIN 1986-88

STM pyytää 15.11.85 mennessä SR:ää tekemään esityksen ehdokkaista MEK:in hallintoelimiin.

Hallitus: vars. jäsen: I sijalle

 "- II "-

varajäsen: I "-

 "- II "-

Valtuusto: vars. jäsen: I sijalle

 "- II "-

varajäsen I "-

 "- II "-

Heikki Santala

Bo Långholm

Bertel Österlund

Jorma Heinonen

Jorma Heinonen

Juhani Sucksdorff

Juhani Tikkanen

Pekka Mattinen

9

SLPL: MUKAVUUSLIPPUSEMINAARI KILJAVALLIA 12.12.85

SLPL kutsuu SR:n edustajia ko. seminaariin. Päätettiin osallistua Santala, Österlund ja yksi merijäsen (Nyman). Osallistumismaksu 100 mk per henkilö.

10

JÄSENYYSASIOITA

Jäsen no. 550 Pohto Mervi anoo jäsenmaksuvapautusta. Hän on Helsingin radiosta sairaslomalla 2.8.85 alkaen ja jää sairas-eläkkeelle ensi keväänä.

Päätettiin myöntää jäsenmaksuvapautus 1.1.1986 alkaen.

11

STTK

STTK:n liittokokous

Kuultiin Långholmin selostus. SR oli esittänyt pikkujärjestöjen kiertävää hallituspaikkaa kuten tavallista ja tätä kannatti satamityönjohtajat. Kuten tavallista koeäänestyksessä kumoon. Santala teki luonnoksen STTK:n merenkulkupoliittiseksi ohjelmaksi jonka ohjelman kokous yksimielisesti hyväksyi. (Liite)

Helsingin aluetoiminta

Aluetoimikunta:	vars. jäsen:	Pentti Marjakangas	SR
	varajäsen:	Ulla Utriainen	ITLV
Alueneuvosto:	vars. jäsen:	Bo Långholm	SR
	varajäsen:	Arja Paukku	ITLV
	vars. jäsen	Sirkka-Liisa Salminen	ITLV
	varajäsen:	Tapani Stenholm	VLT

STTK-J

Hallitus:	vars. jäsen:	Heikki Santala
	varajäsen:	Bo Långholm

12

ANNEN IKÄLISÄ

Todettiin, että 20.10.85 ollut palveluksessa 5 vuotta. Ikälisä päätettiin maksaa 1.11.85 alkaen, uusi palkka 4.807,- mk.

13

ILMOITUSASIAT

- 1) IL:n työsuojelusopimus uusittu. Merkittiin.
- 2) Poliisiradion työsuojelusopimus uusittu. Merkittiin.

14

KOKOUKSEN PÄÄTTÄMINEN

Puheenjohtaja päätti kokouksen klo 15.55.

Vakuudeksi: Bertel Österlund
sihteeri

Heikki Santala
puheenjohtaja

Hallituksen kokous

KOKOUSHUTSU

Aika: 12.11.1985 klo 10.00

Paikka: Liiton toimisto

ASIAT

- ✓ 1. Kokouksen avaus ja päätösvaltaisuus
- ✓ 2. Työjärjestyksen hyväksyminen
- ✓ 3. Edellisen kokouksen pöytäkirja
- ✓ 4. Työmarkkinatilanne
 - ✓ a) TES
 - ✓ b) VES
- ✓ 5. KTM työryhmä
- ✓ 6. Rannikkoradiotilanne
- ✓ 7. Syyskokousasioita
- ✓ 8. STM: ehdokkaat MEKin hallintoelimiin kaudeksi 1986-88
- ✓ 9. SLPL: mukavuuslippuseminaari Kiljavalla 12.12.1985
- ✓ 10. Jäsenyysasioita
- ✓ 11. STTK
- ✓ 12. Muut esille tulevat asiat
- ✓ 13. Ilmoitusasiat
- 14. Kokouksen päättäminen

Helsinki, 8.11.1985

No 164/56

Sisäasiainministeriö

Poliisiosasto

Nimikkeiden muutokset

Neuvotteluihin viitaten esitämme, että virkajärjestelyillä poliisihallinnon nykyiset virkanimikkeet viestiohjaaja, apulaisviestiohjaaja ja radiosähkötäjä meneillään olevan kuoppakorotuskierroksen yhteydessä seuraavasti:

Paikallispoliisi

10 viestiohjaaja A13

32 radiosähkötäjä A9

10 viestipäällikkö A17

10 apulaisviestipäällikkö A15

22 viestiohjaaja A13

Keskusrikospoliisi

1 viestiohjaaja A14

1 apulaisviestiohj. A13

7 radiosähkötäjä A10

1 viestipäällikkö A18

1 apulaisviestipäällikkö A16

7 viestiohjaaja A14

Muistutus 9 poistetaan (viiden vuoden palvelun jälkeen 2 plk ja 10 vuoden jälkeen yksi plk).

Tarkistusta jatketaan oheisen liitteen mukaisesti seuraavalla kierroksella.

Kunnioittaen

SUOMEN RADIOSÄHKÖTTÄJÄLIITTO r.y.

Heikki Santala

Tiedoksi: Valtion työmarkkinalaitos



PALKKAUKSEN OIKAISU POLIISIVIESTITOIMINNASSA

(vakanssivertailu SM:n viestityöryhmä esityksen mukaisesti)

Posti- ja telelaitos	Polliisihallinto/nykyinen	Polliisihallinto/esitys
Viestitarkastaja (ilmailu) A21	-	Viestitarkastaja A21
Radioaseman- päällikkö A19	Viestiohjaaja/Hki A14 " /maaseutu A13	Viestipäällikkö A19 " A18
Viestijohtaja A16	Apulaisviestiohj./Hki A13 " /maaseutu -	Apulaisviestipääll. A17 " A16
Radiosähköttäjä A15 A14	Radiosähköttäjä/Hki A10 " /maaseutu A9	Viestiohjaaja/Hki A15 " /maaseutu A14
<u>Pätevyyksilisiä:</u> Radioas.p. I lk/Gc + 1 plk	<u>Määrävuosilisia:</u> 5 vuoden palv. + 2 plk 10 " 1 ,	Määrävuosiliset sisällytetään peruspalkkaluokkiin

SUOMEN RADIOSÄHKÖTTÄJÄLIITTO r.y.

Jm.-työryhmä

Pöytäkirja

23.10 1985 klo 13.30

SR toimisto, Helsinki

Läsnä: Santala

Sinvo

Kupela

Långnolm.

Meri-VES.

Lisävastike. Päätettiin esittää, että asia SR:n toimesta viedään työtuomioistuimeen koska SR:lla MKH:n ja VTML:n kanssa erimielisyys uuden Meri-VES:n tulkinnasta ja kanne nostettava 28.02 1986 mennessä.

Jm. Sisun varallaolo 1984.

Jm. Sisun radiosähköttäjillä on sekä työaika- että radiopäiväkirjassa merkintä työssäolosta pääsiäisenä ja vappuna 1984. SLPL on myväksynyt MKH:n tarjouksen maksaa puolet asianomaisille kuuluvasta korvauksesta. Sama myös tarjottu SR:lle. Ei voida hyväksyä. SR käy uudet neuvottelut MKH:n kanssa ja ellei yksimielisyyttä saavuteta asiassa ehdotetaan, että asia viedään työtuomioistuimeen.

Viikonloppuvalmius. (MKH:n kirje aluksille 18.12 1984)

SR ei hyväksy em. kirjetä. Asiasta tenty MKH:n ja SR välillä erimielisyyspöytäkirja.

Kaudella 1984-85 merivantia jäänmurtajilla ei merkittävässä määrin katkaistu, joten SR:n jäsenet eivät tässä vaiheessa ole menettäneet rannallisesti mitään.

Vuorottelusopimus määrittelee myös työnteon aluksella. MKH:n yksipuolisella kirjeellä muutettu vuorottelusopimusta.

SR voi käynnistää oikeudenkäynnin tai työtaistelun, koska MKH rikkoo tietoisesti vuorottelusopimusta.

Toimenpiteet eivät ole nyt ajankontaisia, mutta jos ainetta löytyy ja etujen menetyksiä ilmenee, SR palaa asiaan.

Karhu-2 mientitys.

SR on edelleen 2-vantijärjestelmän kannalla ja että entinen käytäntö (2 radiosähköttäjää aluksella) noudatetaan.

SR edelleen sitä mieltä, että KoTAL mandollistaa 2-vantijärjestelmän. MKH ja SM-U ovat tiettävästi sopineet 3-vantijärjestelmästä. MKH:lle luvattu palata asiaan ja tutkia KoTAL sekä mandollisesti nakea tulkinta Sos. ja terv.ministeriöstä ja/tai prof. Kari-Pekka Tiitiselä.

SR järjestää tapaamisen SLPL/SKL/SR pyrkimyksenä saada aikaan yhteinen kirje MKH:lle, jossa todetaan, että 2-vantijärjestelmä toteutetaan Karnu-2:lla. SR laatii kirjelmäluonnoksen.

Nimitykset.

SR kiinnittää MKH:n huomion siihen, että avoinna olevat virat täytettävä heti, kun säännösten mukaan mandollista.

Pöytäkirjan laati:

Bo Långholm
Bo Långholm

1. Aluksi.

Alusten viestiliikennejärjestelmillä pyritään ensisijaisesti varmistamaan merenkulun (alusten, niiden työntekijöiden, matkustajien ja lastin) mahdollisimman luotettava turvallisuus. Tämä edellyttää hyvin laajoja maailmanlaajuisia yhtenäisiä järjestelyjä. Radioviestinnän vähimmäistaso onkin vahvistettu jo pitkään kansainvälisillä yleissopimuksilla ihmishengen turvallisuudesta merellä. Voimassa oleva yleissopimus on vuodelta 1974. Suomessa se tuli voimaan vuonna 1981. Tätä sopimusta on myöhemmin muutettu ja täydennetty, viimeksi vuonna 1983. Radioviestintään tarvittavien laitteistojen lisäksi on myös niiden käyttäjiltä vaadittavasta pätevyydestä ja vahdinpidoista solmittu yleissopimus (Kansainvälinen merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskeva vuoden 1978 yleissopimus). Kansainväliseen pikatiedotusta koskevaan yleissopimukseen liittyvässä radio-ohjesäännöissä määritellään radiovirkkailijoiden pätevyyskirjojen saaseksi vaadittavat tiedot ja taidot, samoin kuin radio liikenteen suorittamista koskevat tarkat säännöt ja menettelytavat. Mainitut sopimukset on Suomessa saatettu voimaan asetuksilla.

Radioviestintälaitteiden tekninen kehitys on lisännyt viestinnän käyttöalueita. Alusten ja näiden varustamoiden välinen "taloudellishallinnollinen" yhteydenpito on mah-

dollista hyvin laajasti ja tehokkaasti. Myöskin työntekijöillä on aikaisempaa paremmat mahdollisuudet pitää yhteyttä kotimaahan. Yleissopimuksen määräyksillä on pyritty turvaamaan vain merenkulun turvallisuus, muun radioliikenteen hoitamiseen tarvitaan yleensä minimivaatimukset ylittävä radiolaitetekonaisuus.

Työryhmä sai tehtäväkseen selvittää "alusten viestiliikenteeseen liittyvää teknistä ja kansainvälistä kehitystä" sekä näiden selvitysten perusteella "esittää ehdotuksensa alusten viestiliikenteen järjestämisestä ja radiosähkötäjän asemasta". Työryhmälle annettu selvitystehtävä voidaan ymmärtää kaksiosaisena siten, että työryhmän tulee ensiksi kuvata ja ennakoida viestintäjärjestelmien ja -laitteiden tekniset ominaisuudet ja näiden kehityksinänsä. Toiseksi tulee selvittää radioviestintätekniikan kehityksen vaikutukset kansainvälisellä tasolla. Tällä kohden teknisen kehityksen vaikutukset voivat ilmetä laitevaatimuksissa ja laitteiden huoltovaatimuksissa sekä näiden käyttäjiin kohdistuvissa vaatimuksissa.

Suomalaisten alusten viestiliikenteen tulevat tekniset järjestelyt riippuvat taas hyvin kiinteästi kansainvälisestä kehityksestä. Suomen viranomaiset eivät voi antaa lupaa poiketa kansainvälisessä yleissopimuksessa varsin yksityiskohtaisesti määrättyistä järjestelyistä, ellei yleissopimuksesta ja niiden nojalla tehdyistä kansainvälisten päätöksistä johdu muuta. Radiosähkötä-

jän asema riippuu niin ikään olennaisesti viestiliikenteen kansainvälisistä järjestelyistä (minkälaiset ammatitaitovaatimukset viestintäjärjestelmien käyttäjille ja laitteiden huoltajille, mukaanluettuna myös muiden elektronisten laitteiden huolto ja kunnossapito, edellytetään järjestettäväksi). Radiosähkötäjän aseman muotoutumiseen voivat vaikuttaa myös heidän nykyiset, muut kuin viestintätehtävät. Radiosähkötäjän nykyisistä tehtävistä vain pieni osa on itse radiosähkötystä; muita tehtäviä ovat muun muassa varsin laajat elektronisten laitteiden huolto- ja kunnossapitotehtävät, hallinnolliset tehtävät, jne.

Muistiossa on ensin selostettu voimassa olevia määräyksiä alusten radioasemista sekä näiden käyttäjistä. Jaksossa 3 on pyritty lyhyesti selvittämään alusten viestintäteknikan kehitystä erityisesti laitteiden käytön ja huollon kannalta. Tämän jälkeen on kuvattu viestintäteknikan kehityksen vaikutuksia kansainväliseen sopimustoimintaan ja sen kehittämiseen. Jaksossa 5 on selvitys radiosähkötäjän nykyisistä tehtävistä. Jaksossa 6 on tarkasteltu radiosähkötäjien aseman muotoutumisen eri vaihtoehtoja.

2. Voimassa olevat määräykset alusten radioasemista ja niiden käyttäjistä.

Kansainvälisillä matkoilla liikennöivien Suomessa rekisteröityjen alusten radiosähkötys- ja puhelinasemista ja niiden käyttäjistä (säädetyn pätevyyden omaava radiosähköttäjä tai radiopuhelimenhoitaja) on määrätty kolmessa asetuksen tasoisessa säädöksessä. Alusten radioasemista on voimassa asetus vuodelta 1966. (279/66). Sen mukaan kaikissa matkustaja-aluksissa sekä 1600 brt:n tai sitä suuremmissa lastialuksissa tulee olla radiosähkötysasema. Matkustaja-aluksessa sekä lastialuksessa, jonka bruttovetoisuus on 300 rekisteritonnia tai enemmän, tulee olla radiopuhelinasema, ellei siinä ole radiosähkötysasemaa. Asetuksen 3 pykälän nojalla merenkulkuhallitus voi anomuksesta, posti- ja telehallitusta kuultuaan, myöntää joko osittaisen tai täydellisen vapautuksen juuri mainituista velvollisuuksista. Vapautuksen perusteista tai ehdoista ei po. asetuksessa ole määräyksiä. Alusten radioasemista annetussa asetuksessa on lisäksi määräykset kuuntelun ylläpitämisestä hätätaajuuksilla.

Niin ikään asetuksen tasoisella normilla (11/81) voimaan saatetun ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen liitteen IV luvun säännöt radiosähkötysasemasta ja radiopuhelinasemasta (3. ja 4. sääntö) vastaavat edellä mainitun asetuksen (279/66) määräyksiä. Lisäksi yleissopimuksen liitteen IV lukuun on vuonna 1981 lisätty uusi 4-1 sääntö, jonka mukaan kaikissa matkustaja-aluksissa ja vähintään 300

brtin lastialuksissa tulee olla liitteen IV luvun 17 säännössä tarkemmin yksilöity radiopuhelinlaitteisto. Yleissopimuksessa on yksityiskohtaiset määräykset viestintälaitteistojen toiminnallisista vaatimuksista sekä päivityksestä, samoin kuin radiosähkötäjän tehtäviin kuuluvista radio- ja elektronisten navigointilaitteiden huollosta ja korjauksesta.

Yleissopimuksen liitteen IV luvun 5 säännön nojalla sopimusvaltioiden ao. viranomainen voi myöntää vapautuksen velvollisuudesta pitää aluksessa radiosähkötys- tai radiopuhelinasemaa. Sopimushallitukset pitävät kuitenkin erittäin suotavana, ettei säännösten soveltamisesta tehdä poikkeuksia. Sallitut vapautukset voidaan myöntää vain alukselle, jota käytetään matkalla, jolla aluksen suurin etäisyys rannikosta, matkan pituus, tavallisten merenkulun vaarojen puuttuminen ja muut seikat ovat sellaiset, että säännösten soveltaminen olisi epämielekkästä tai tarpeetonta. Tällaisissakin tapauksissa hallinnon on harkittava sitä vaikutusta, joka vapautuksella voi olla kaikkien alusten hätäpalvelun yleiseen tehokkuuteen. Sopimusvaltio on velvollinen vuosittain ilmoittamaan valtioiden väliselle merenkulkujärjestölle (IMO) myöntämänsä vapautukset ja niiden syyt. Alusten radioasemista annetun asetuksen (279/66) määräykset näyttävät olevan tällä kohden ristiriidassa myös asetuksena voimassa olevan yleissopimuksen määräysten kanssa. Kiistatonta lienee, että Suomen viranomaisen tulee noudattaa mahdollisia vapautuksia

myöntäessään yleissopimuksen liitteen IV luvun 5 säännön määräyksiä.

Yleissopimuksen liitteen I luvun 5 säännön perusteella sopimusvaltion ao. viranomainen voi antaa luvan "vaihtoehtoisen" laitteen tai järjestelyn käyttämiseen pakollisen laitteen sijasta. Luvan antaminen edellyttää, että vaihtoehtoinen laite tai järjestely on "vähintään yhtä tehokas" kuin näissä säännöissä edellytetty pakollinen laite tai järjestely (samanarvoisuus). Samanarvoisuuspäätöksistään kansallisen viranomainen on velvollinen lähettämään yksityiskohtaisen selvityksen IMD:lle, jonka tulee tiedottaa näistä kansallisista päätöksistä muiden sopimusvaltioiden viranomaisille. Tässä yhteydessä on syytä todeta se oleellinen ero mikä samanarvoisuussäännön soveltamisessa käytännössä on yhtenäiseen maailmanlaajuiseen hätä- ja turvallisuusjärjestelmään kuuluvan pakollisen laitteen korvaamisen ja toisaalta vain aluksen sisäiseen käyttöön tarkoitetun (laitteen - kuten esimerkiksi palopumpun, luotsitikkaiden yms) laitteen korvaamisen välillä. Mikäli aluksessa korvataan pakollinen radiolaitte sopimuksessa määrittämättömällä laitteella, niin joutuu alus ainakin tältä osin automaattisesti yhtenäisen hätä- ja turvallisuusjärjestelmän ulkopuolelle. Tämä vaikuttaa välittömästi myöskin muiden alusten turvallisuuteen, koska alusten radiovarustus ei ole yhteensopiva. Mikäli hätä- ja turvallisuusjärjestelmään kuuluvia laitteita korvataan vapaasti kansallisesti tehtyjen samanarvoisuus-

päätösten perusteella muilla laitteilla, syntyy tällöin yhtenäiseen järjestelmään soveltumattomia järjestelmiä, jotka ovat vielä keskenäänkin yhteensopimattomia. Samanarvoisuuspäätöstä ei tästä syystä liene tarkoitettukaan sovellettavaksi yhtenäisen viestijärjestelmän laitteen korvaamisessa. Näinollen on välttämätöntä, että otettaessa yhtenäiseen viestijärjestelmään uusia laitteita, siitä on sovittu maailmanlaajuisesti etukäteen yleissopimuksen lisäyksillä ja muutoksilla, myöskin käyttöönoton aikataulun osalta. Palopumpun tms. laivan sisäisen laitteen korvaaminen ei taas vaikuta mihinkään laivan ulkopuoliseen järjestelmään, joten se on samanarvoisuussäännön perusteella päätettävissä kansallisella tasolla. Viestijärjestelmän osalta siis samanarvoisuuspäätöksen "sisältö" täytyy kansainvälisesti olla määritelty ja olla voimassa.

Oikeuskansleri on Suomessa tutkinut merenkulkuhallituksen tekemän samanarvoisuuspäätöksen laillisuutta ja katsonut, että merenkulkuhallituksella on ollut juridinen oikeus tehdä mainittu päätös, mutta päätöksen sisältöön, eli siihen, onko korvaava laite yhtä tehokas kuin entinen, ei oikeuskansleri ole ottanut kantaa.

Radiosähköttäjistä ja radiopuhelimen hoitajista on määräksiä paitsi edellä mainituissa säännöksissä myös aluksen miehityksestä ja laivahenkilökunnan pätevyydestä annetussa asetuksessa (250/84). Tämän asetuksen mukaan

kaikilla (kansainvälisen liikenteen) matkustaja-aluksilla sekä yli 1600 brt:n lastialuksilla tulee olla radiosähkötäjä. Kansainvälisen pikatiedotussopimukseen liittyvässä radio-ohjesäännössä määritellään ne tiedot ja taidot, jotka radiovirkailijan pätevyystodistuksen saamiseksi vaaditaan. Radiosähkötäjä-nimike muutettiin Suomessa vuonna 1972 radiovirkailija nimikkeeksi, samalla kun pätevyysvaatimuksia teknillisissä aineissa nostettiin. Tuosta lähtien Suomessa on tutkinnon jälkeen myönnetty radiovirkailijan yleinen pätevyystodistus entisen radiosähkötäjän pätevyystodistuksen sijasta.

3. Viestintälaitteiden teknisestä kehityksestä ja niiden käyttäjille asetetuista vaatimuksista.

Alusten viestintälaitteet ovat ajan mittaan voimakkaasti kehittyneet ja lisääntyneet. Radioaseman tullessa 1920-luvusta lähtien yli 1600 brt:n aluksille pakolliseksi, oli tuolloin käytettävissä yksinkertainen radiosähkötyslaitteisto. Pätevyys sen käyttämiseen saavutettiin muutamien kuukauden kursseilla. Radiotekniikan yleisen kehittymisen myötä myös alusten radioasemilla sähkötyslaitteiden rinnalle on otettu käyttöön automaattinen hälytysmerkkien vastaanottolaitteisto, (jonka avulla radiosähkötäjä myös kuunteluaikojen ulkopuolella on aina häly-

tettävissä ympäri vuorokauden), erilaisia radiopuhelinlaitteita, telex-laitteet, erilaisia säätietojen ja merenkulkuvaroitusten vastaanottolaitteita, kuvansiirtolaitteita, ns. selektiivikutsulaitteita ja viimeisintä tekniikkaa edustavana ns. satelliittipäätteet. Näitä jälkimmäisiä on 1970-luvulta lähtien asennettu pitkälti yli kahteentuhanteen alukseen eri puolilla maailmaa. Sähköttäjän tehtäväkenttä on perusteellisesti muuttunut tekniikan kehittyessä. Yksinkertaisesta alusta lähtien merenkulun hätä- ja muu viestintäjärjestelmä on laajentunut erittäin monitahoiseksi, lukuisia eri tietoliikennemuotoja ja -laitteita käsittäväksi, koko maapallon kattavaksi verkostoksi. Tästä järjestelmän laajentumisesta on puolestaan seurannut radiosähköttäjien pätevyysvaatimusten vastaava kasvaminen. Kansainvälisissä säännöksissä tämä on näkynyt erityisen selvästi merellä suoritettavien alusten radio- ja elektronisten laitteiden huolto- ja korjausvaatimusten lisääntymisenä; alusten satamassaoloaikojen lyhennyttyä päivistä tai jopa viikoista muutamiin tunteihin. Suomessa radiosähköttäjien koulutusta on uusittu useita kertoja siirtämällä koko ajan painopistettä teknillisten aineiden opetuksen tehostamiseen. Peruskoulutus uudistettiin viimeksi vuonna 1979 pidentämällä opetusaikaa puolella vuodella. Nykyinen 2,5 vuotta kestävä koulutus on tuntimäärältään jonkin verran 3-vuotista teknikkokoulutusta pitempi. Vuonna 1972 tapahtuneen koulun uudistuksen yhteydessä siihen saakka pätevyystutkinnoissa ja -todistuksissa käytössä ollut radiosähköttäjä-nimike

poistettiin ja tilalle otettiin kansainvälinen radiovirkailijan yleisen pätevyystodistus. Oppilaat ovat lähes kokonaan ylioppilastutkinnon suorittaneita tai vastaavan pätevyyden omaavia. Teknisten pätevyysvaatimusten kasvamisesta johtuen on Suomessa jo vuodesta 1975 lähtien järjestetty aiemman koulutuksen saaneille radiosähköttäjäille 4 kk:n pituisia täydennyskoulutuskursseja. Kurssin opetusohjelma sisältää käytännöllisesti katsoen vain teknillisiä opetusaineita (elektroniikka, radio- ja sähkötekniikka, jne). Kurssin päätteeksi suoritetaan edellämainittu radiovirkailijan yleinen pätevyystutkinto ja saadaan vastaava radiovirkailijan pätevyystodistus.

Alusten radio- ja elektronisten navigointilaitteiden huolto merellä suoritettavan ennakkohuolto- ja korjaustarpeen johdosta sekä kansainvälisten vaatimusten johdosta kaikille kauppa-alusten radiosähköttäjäille/radiovirkailijoille tarkoitettu jatkokoulutus Suomessa aloitettiin 1970-luvun lopussa. Koulutus sisältää yksinomaan laitteiden käytännön huollossa ja korjauksessa tarvittavien tietojen ja taitojen opetusta, josta ajasta puolet käytetään laitteiden ennakkohuollon, vianetsinnän ja korjausten käytännön harjoitteluun samoilla uudenaisilla laitteilla, joita on käytössä tämän päivän aluksilla. Jatkokoulutuksen kurssien alaa on laajennettu jatkuvasti, uusien kurssien ollessa myös vaatimustasoltaan jatkoa edelliseen. Tällä hetkellä on käytössä viiden kurssin sarja, yhteensä noin 500 tuntia, vastaten runsaan 3 kk:n

opiskelua teknillisessä oppilaitoksessa (jatkokoulutus tapahtuu ammatillisessa kurssikeskuksessa). Jatkokoulutus sisältää mm. radiolaitteiden - mukaan luettuna alusten tutkat - huollon, elektroniikan mittausten ja komponenttien, digitaalitekniikan, mikroprosessoritekniikan ja ATK-tekniikan opetusta. Valtaosa alusten radiosähköttäjistä/radiovirkailijoista on osallistunut näille kursseille.

Alusten ja merenkulun suunnitteilla olevat tulevaisuuden viestijärjestelyt ja järjestelmät merkitsevät jatkoa tähänkin saakka jatkuneelle alan kehitykselle. Suunniteltu järjestelmä tulee entistä monimutkaisemmaksi käyttää ja huoltaa. Erityisesti hätätapausten hoitamiseen tulee monia välikäsiä ja organisaatioita mukaan; kun nykyinen hätäliikenne hoidetaan harvoja poikkeuksia lukuunottamatta hädässäolijan ja lähimpien auttajien kesken suoraan. Järjestelmän tekniset laitteet eivät koskaan tule toimimaan täydellisesti; mitä monimutkaisempi järjestelmä, sen suurempi mahdollisuus on sen vikaantumiselle. Laitteita on huollettava ja korjattava. Järjestelmän perusteellinen tuntemisen ja käytön hallitsemisen lisäksi on hallittava entistäkin paremmin myös laitteiden teknillinen huolto ja korjaus. Merenkulun hätä-, turvallisuus- ja muiden viestijärjestelmien moitteeton toimivuus edellyttää maailmanlaajuisia yhtenäisiä järjestelyjä. Kansainvälisin sopimuksin yksityiskohtaisesti säännellyn merenkulun hätä- ja turvallisuusviestinnän kehittä-

täminen ja kehityksen aikataulut riippuvat kansainvälisestä yhteistyöstä ja sen perusteella IMO:ssa tehdyistä päätöksistä sekä niiden kansainvälisestä voimaantulosta. Tosin kansallisilla viranomaisilla on oikeus ottaa käyttöön ja ylläpitää kansainvälisen vähimmäistason ylittäviä järjestelyjä. Yksittäisillä vapautuksilla taas, joita kansalliset viranomaiset voivat yleissopimuksen nojalla myöntää, ei voi olla viestinnän kehittämisen kannalta merkitystä, vapautuksille asetettujen tiukkojen rajoitusten vuoksi.

4. Kansainvälisestä kehityksestä.

Merenkulun tulevaa kansainvälistä hätä- ja turvallisuusjärjestelmää on suunniteltu eri kansainvälisillä foorumeilla. Päätöksentekoon saakka asiassa on IMO:n yleiskokouksessa edetty vain järjestelmän pääperiaatteiden osalta (Res. A.420/XI). Muilta osin asiat ovat pahasti keskenäiset (vrt. T. Hakkion asiantuntijalausunto 16.8. 1985). Keskeisistä asioista erimielisiä ollaan muun muassa järjestelmän käyttöönoton kohdalla niin aikataulu- kuin siirtymäkauden menettelytapakysymyksistä, (miten nykyisestä järjestelmästä siirrytään tulevaan järjestelmään), järjestelmän käyttäjistä ja laitteiden huollon järjestämisestä vallitsee syvä erimielisyys, ja myöskin

perustavaa laatua olevat laitevaatimukset "elävät" jatkuvasti. Tällä hetkellä esillä olevat laitevaatimukset on suunniteltu perustuvaksi alusten kokoihin ja liikennealueiden eroihin. Alueet on suunniteltu määriteltäväksi seuraavasti:

1. merialue A1 - VHF-laitteiston kuuluvuusalue,
2. merialue A2 - MF-laitteiston kuuluvuusalue, lukuunottamatta aluetta A1,
3. merialue A3 - maahan nähden kiinteiden satelliittien peittoalue, lukuunottamatta alueita A1 ja A2,
4. merialue A4 - merialueet, jotka jäävät alueiden A1, A2 ja A3 ulkopuolelle.

Alueittain A1 ja A2 rajojen määrittelyistä ei ole päästy yksimielisyyteen. Hankaluuksia aiheuttaa laitevaatimusten muuttuminen siirryttäessä alueelta toiselle. Nykyisessä järjestelmässä ei tällaisia eroja ole.

Toinen huomattava ero on se, että hälyyttäminen tapahtuu hädässäolevasta aluksesta ensin maa-asemalle joko satelliittiyhteyden kautta tai suoraan ja maa-asema hälyyttää senjälkeen pelastusyksiköt ja alueella mahdollisesti olevat muut alukset kun nykyisessä järjestelmässä hälyyttäminen tapahtuu suoraan aluksesta muille alueella

oleville aluksille ja maa-asemille. Tulevassa järjestelmässä hälytyssignaalit eivät myöskään ole ihmiskorvin tulkittavissa, kuten nykyisin.

Siirtyminen uuteen hätä- ja turvallisuusjärjestelmään IMO:n tämänhetken suunnitelmien mukaan tapahtuisi ajallisesti asteittain. Käyttöönotto alkaisi vuonna 1990, jolloin uudet alukset olisi varustettava sen edellyttämällä laitteistoilla. Siirtymävaihe jatkuisi asteittain vuoteen 1996, jolloin vanhemmatkin alukset olisi tullut varustaa asianmukaisin laitteistoin. Siirtymävaiheen alkamisesta ja tämän jakson pituudesta ei kuitenkaan ole toistaiseksi saavutettu yksimielisyyttä. Samoin siirtymäkauden laitevarustuksesta ollaan erimielisiä. Toisaalta pidetään kiinni IMO:n meriturvallisuuskomitean aiemmin tekemistä ja tällä hetkellä voimassa olevasta päätöksestä ylläpitää nykyinen 500 kHz:n sähkötyshätäjärjestelmä siihen asti kunnes koko järjestelmä on otettu käyttöön ja todettu luotettavaksi; toisaalta tästä päätöksestä ja vaatimuksesta haluttaisiin alueellisia erivapauksia.

Voimakasta erimielisyyttä ovat aiheuttaneet kysymykset uuden hätä- ja turvallisuusjärjestelmän radiolaitteiden käyttäjistä sekä välittömän huollon ja korjauksen järjestelyistä. Sopimusvaltioiden mielipiteet ovat radiosähköttäjänsä aseman muotoutumisen kannalta karkeasti ryhmitellen jakaantuneet kahtia. Viimeksi asiaa on käsitelty IMO:n radioalakomitean "operaattori"-työryhmän kokoukses-

2. luokan pätevyyskirja

- huoltaja 1

1. luokan pätevyyskirja

- huoltaja 2

Espanjan, Kreikan ja ICFTU:n valmisteleman ehdotuksen perusajatus on, että aluksissa tulisi olla riittävän pätevä työntekijä, joka kykenisi huolehtimaan paitsi radiolaitteiden käytöstä myös huoltamaan ja korjaamaan aluksen elektronisia laitteita. Tämän vuoksi aluksella pitäisi - eräitä poikkeuksia lukuunottamatta - olla työssä radiovirkailija (radio electronic officer) jolla pitäisi olla sekä ylempi operaattorin pätevyyskirja että 1. luokan huoltajan pätevyyskirja. Maissa toimivalla huoltoverkostolla voisi olla vain täydentävä asema. Liitteestä 1 selviää eri merialueilla liikennöiville erilaisille aluksille tämän ehdotuksen mukaan asetettavat vaatimukset. Ehdotuksessa katsotaan, että radiovirkailijan työpanos aluksessa on välttämätöntä ihmishenkien pelastamiseksi, koska yhä monimutkaisemmaksi tuleva viestintälaitteisto on voitava korjata heti sen mentyä epä-kuntoon. Laitteiston kaksinkertaistamista ei tässä ehdotuksessa pidetä riittävänä takeena.

Tässä on syytä todeta, että Itämeren valtioista Neuvostoliitto ja Saksan demokraattinen tasavalta, jotka eivät olleet mainituissa radioalakomitean alatyöryhmissä edustettuina, ovat myös samaa mieltä kuin mitä edellä on esitetty. Neuvostoliitto esitti tässä yhteydessä myöskin,

että ylimenokauden aikana uusia laitteita tulisi käyttää ainoastaan niiden kokeiluun, eikä nykyisen yleissopimuksen mukaisten pakollisten laitteiden korvaamiseen. Tätä tarkoittavat yleissopimuksen muutosehdotukset eivät Neuvostoliiton kannan mukaan myöskään ole hyväksyttävissä.

Amerikan yhdysvaltojen, Hollannin, Iso-Britannian, Norjan, Ruotsin Saksan liittotasavallan, Suomen Tanskan, CIRM:n, ICS:n ISF:n valmistelemassa tai kannattamassa ehdotuksessa on esitetty eräänlaista joustavaa järjestelmää. Sen mukaan varustamot voisivat valita seuraavien kaavamaisesti esitettyjen vaihtoehtojen välillä.

Merialue

Operaattorin pätevyys

A1	Alempi pätevyyskirja
A2	Ylempi pätevyyskirja
A3/A4	Ylempi pätevyyskirja

Merialue

Huollon järjestelyvaihtoehdot

2. luokan pätevyyskirja ja
huolto maista. 1)

tai

Kaikki

2. luokan pätevyyskirja ja

kaksinkertainen laitteisto

tai

1. luokan pätevyyskirja

1) Vain lyhyillä kansainvälisillä matkoilla ao. viran-
omaisen luvalla.

Ehdotuksen mukaan operaattorin ja huoltajan pätevyys
voisi olla myös eri työntekijöillä.

Radiolaitteiden käytön sekä huollon ja korjauksen erotta-
mista toisistaan edellä esitetyllä tavalla on perusteltu
ehdotuksessa mm. järjestelyn taloudellisuudella sekä
sillä, että viestintälaitteet ovat tekniseltä rakenteel-
taan niin monimutkaisia, että niiden korjaaminen aluksen
ollessa merellä on hyvin vaikeaa, joissakin tapauksissa
mahdotontakin.

Uuden järjestelmän käyttöönoton aikataulusta, eli ns.
siirtymäkaudesta, kuten ei myöskään menettelytavoista sen
aikana, eikä säännöksistä ole kansainvälisesti päästy yk-
simielisyyteen, kuten edellä on todettu. IMO:n päätöksen
A.420(XI) mukaan ylimenokauden aikana siirryttäessä ny-
kyisestä järjestelmästä tekevaan järjestelmään on tarpeen
pitää nykyiset yleissopimuksen ja radio-ohjesäännön mu-

kaiset määräykset voimassa, jotta voidaan taata nykyisen ja tulevan järjestelmän yhteensopivuus koko siirtymäkauden ajan. Tämän mukaisesti meriturvallisuuskomitea on tehnyt päätöksensä säilyttää nykyinen 500 kHz:n sähkötyshätäjärjestelmä kunnes tuleva järjestelmä on täydellisesti valmis.

Eräät valtiot ovat viime vuosina tehdyillä kansallisilla päätöksillä sallineet ottaa muutamilla valikoiduilla aluksillaan koekäyttöön tulevan järjestelmän laitteita. Päätökset ovat perustettu yleissopimuksen liitteen I luvun 5 sääntöön (samanarvoisuus). Päätösten mukaan radiosähkötysaseman joko varalaitte tai päälaite on korvattu satelliittilaitteella. Yhteensopivuus nykyisen järjestelmän kanssa on taattu radiosähkötysaseman joko pää- tai varalaitteen avulla. Radioasemaa hoitaa pätevä radiosähköttäjä. Tällaisen päätöksen on tehnyt mm. Norja ja Kanada. Tämän lisäksi eräissä maissa, mm. Englannissa, suoritetaan rajoitettua kokeilua, jossa aluksen radioasema on varustettu siten, että radiosähköttäjän on voitu sallia poistuvan radioasemalta suorittamaan aluksen elektronisten laitteiden huolto- ja korjaustehtäviä. Englannin kokeilusta saadun väliraportin mukaan kokeilu on onnistunut niin hyvin, että siihen osallistuneet varustamot haluavat laajentaa sen kaikkiin aluksiinsa hyvien taloudellisten tulosten takia. Viranomaisten mukaan kokeilussa on myös turvallisuuden taso voitu riittävän hyvin säilyttää. Radiosähköttäjätyöryhmän työntekijöitä edustavat jäsenet

ovat esittäneet Englannin mallin mukaisen kokeilun käynnistämistä myös Suomessa.

Ruotsissa ryhdyttiin puolestaan 1970-luvulla myöntämään erivapauksia radiosähkötysaseman pitovelvollisuudesta. Nämä vapautukset perustuivat yleissopimuksen liitteen IV luvun 5 sääntöön (erivapaus), eikä niillä ollut mitään tekemistä nyt puheena olevan tulevan järjestelmän kanssa, jonka suunnittelua ei oltu edes aloitettukaan. Ruotsissa tuolloin vallinnut tonniston runsas ylitarjonta ja siitä aiheutuneet alusten yleiset miehistövähennykset lienevät olleet syynä myös radioturvallisuusmääräysten helpotuksiin. Ruotsissa on nyttemmin tehty myös ns. samanarvoisuus päätös, joskaan se ei ole muuttanut mainittua käytäntöä.

Ruotsia lukuunottamatta kaikissa niissä maissa, joissa on myönnetty erivapauksia radiosähkötysaseman pidosta on se tehty vain yksittäistapauksissa, kuten mainittu IV luvun 5 sääntö edellyttää. On lisäksi huomattava, että vain muutamassa maailman merenkulkuvaltioissa on yleensäkin myönnetty mitään helpotuksia yleissopimuksen määräyksistä ja että Itämeren valtioista vain Ruotsi harrastaa erivapausmenettelyä, esimerkiksi Tanska ei ole myöntänyt yhtään erivapautta. Samoin niitä ei ole myönnetty myöskään Englannissa. Nämä maat noudattavat kansainvälisesti voimassa olevia yleissopimusten määräyksiä sellaisenaan.

Suomen merenkulkuhallitus teki syksyllä 1983 myös ns. samanarvoisuuspäätöksen. Sen mukaan valtameriliikenteessä sallittaisiin osa radiosähkötyslaitteista korvata muilla laitteilla. Tältä osin päätöksessä on yhtäläisyyksiä muiden maiden vastaavien päätösten kanssa. Sen sijaan päätöksen toinen osa, jolla Itämeren ja Pohjanmeren alueilla sallittaisiin alusten kaikki yleissopimuksen mukaiset radiosähkötyslaitteet korvattavaksi muilla laitteilla, poikkeaa ratkaisevasti edellämainittujen maiden päätöksistä. Varustamoyhdistysten ja Radiosähköttäjäliiton väliseen sopimukseen perustuen ei merenkulkuhallituksen päätöksen perusteella ole toistaiseksi myönnetty mainittuja helpotuksia.

Uuden järjestelmän suunnittelu on vielä monilta tärkeiltä osin keskeneräinen ja riidanalainen, eikä kansainvälisesti voimassaolevia päätöksiä ole käytettävissä, mistä johtuen järjestelmän käyttöönottoaikataulusta ei ole esitettävissä luotettavia tietoja.

5. Radiosähköttäjien nykyisistä tehtävistä.

Jo voimassa olevan radiosähköttäjien työsuhteen ehtoja koskevan työehtosopimuksen mukaan radiosähköttäjä on lastialuksissa määrättyissä tapauksissa "velvollinen

avustamaan laivalla välttämättömissä kirjoitustöissä". Kun radiosähkötäjät muutoinkin suorittavat muita kuin radioviestintätehtäviä, radiosähkötäjätyöryhmä katsoi aiheelliseksi selvittää, minkälaisia eri tehtäviä ja missä määrin radiosähkötäjät suorittavat eri tyyppisillä aluksilla. Selvitys tehtiin alkukesästä 1985, ja sillä pyrittiin saamaan jonkinlainen yleiskuva radiosähkötäjien nykyisistä tehtävistä.

Selvityksessä käytetyn kyselylomakkeen laati Jorma Heinonen. Lomake tarkastettiin työryhmän kokouksessa. Kysely osoitettiin työryhmässä sovittujen kuuden aluksen radiosähkötäjille ja päälliköille. Asetettuun määräaikaan mennessä vastauksia toimitettiin seuraavasti:

m/s Finlandia: matkustaja-autolautta, Hiki-Tukholma, radiosähkötäjä, ja päällikkö yhdessä.

m/s Camilla: lastilautta, Itämerenliikenne, radiosähkötäjät, joista toisen vastauksen on allekirjoittanut päällikkö,

m/t Bonny: säiliöalus, Pohjanmeren liikenne, radiosähkötäjä

m/s Taurus: irtolastialus, Skandinavia-Persianlahti, radiosähkötäjät, ja päällikkö (erikseen kummastakin)

m/s Finnarctis: kuivalastialus, Suomi-USA, radiosähköttäjät ja päällikkö (yhteinen).

Kyselyssä käytettiin yksityiskohtaista tehtäväluetteloa (69 yksilöityä + muut). Radiosähköttäjää ja päällikköä pyydettiin selvittämään, mitä tehtäviä radiosähköttäjä oli määrätyn jakson (1-4 kk) aikana tehnyt sekä arvioimaan kuhunkin tehtävään käytetty aika. Mm. erilaisista vuorottelujärjestelmistä johtuen tarkastelujaksoa ei voitu määrätä kiinteäksi. Tämän vuoksi annettuja vastauksia on jouduttu muuntamaan "yhteismitallisiksi". Tästä sekä vastausten arvionvaraisuudesta - johon eräissä vastauksissa kiinnitettiin huomioita - johtuen selvityksen tulokset eivät yksityiskohdissaan voi olla aivan täsmällisiä. Epätäsmällisyyttä lisää vielä se, että eräissä vastauksissa oli "sisäistä päällekkäisyyttä", jonka luotettava poistaminen tulostuksessa ei ollut mahdollista. Tulosten täsmällisyyteen saattaa hieman vaikuttaa sekin, että tehtäväluonnehdinnat oli joissakin, tosin harvoissa kohdin ymmärretty toisin kuin oli tarkoitettu.

Vastauksista kävi selvästi ilmi, että radiosähköttäjän tehtäväkenttä on melkoisen moninainen, erityisesti rahtialuksissa liikennealueesta tosin hieman riippuen: Mitä laajempi liikennealue sen selkeämmin tehtävien moninaisuus ilmenee. Kyselylomakkeen 69:stä tehtävästä vain

neljää ei ollut lainkaan jouduttu tekemään. Mutta toisaalta vastauksissa mainittiin hieman vajaa kymmenen sellaista tehtävää, jota ei ollut yksilöity kyselyssä.

Aluskohtaisesti eri tehtäviä oli - ainakin joskus - jouduttu tekemään seuraavasti: ms Finlandia 17 (+3), ms Camilla 41 (+2), ms Bonny 44, ms Taurus 52 (+4) ja ms Finn-arctis 59 (+5).

Eri tehtäviin käytetyn ajan yksityiskohtainen erittely, vertaaminen jne. ei kyselyn perusteella ollut - monestakin syystä - mahdollista. Työryhmän työn työn kannalta tarkastelu ei ollut edes tarpeen.

Edellä mainitun radiosähkötäjän tehtävien moninaisuuden lisäksi on aiheellista tarkastella eri tehtävätyyppien osuutta. Tätä varten tehtävät ryhmiteltiin kolmeen pääryhmään: (1) henkilöstö (HH) ja (2) yleishallinnolliset (YH) sekä (3) viestintä- ja tekniset tehtävät (VT). Seuraavan sivun taulukoista selviää alus- ja vastaajakohtaisesti kunkin pääryhmän osuudet.

Taulukoista selviää, että erityisesti lastialuksilla radiosähkötäjillä oli verraten paljon hallinnollisiksi luokiteltavia tehtäviä, joskin vaihtelut olivat melkoiset (23,3% - 63,7%). Eri tehtävätyypit näyttävät jakaantuvan epätasaisesti saman aluksen radiosähkötäjien kesken, vaikka he eivät olleetkaan olleet yhtäaikaan työssä aluk-

sessä.

6. Merenkulun tulevan hätä- ja turvallisuusjärjestelmän vaikutuksista radiosähköttäjän/radiovirkailijan asemaan.

Tulevan hätä- ja turvallisuusjärjestelmän useat tärkeät osat ovat tällä hetkellä vielä kansainvälisesti sopimatta. Nykyisten aikataulusuunnitelmien mukaan, joita ei ole hyväksytty, järjestelmän käyttöönotto aloitettaisiin vuonna 1990 ja siirtymäkausi kestäisi vuoteen 1996. Suunnittelun ja päätöksenteon keskeneräisyydestä johtuen tämä aikataulu saattaa olla liian optimistinen. Siirtymäkauden aikana noudatettavista menettelytavoista ei myöskään ole vielä käytettävissä mitään varmaa tietoa, kuten ei myöskään lopullisen järjestelmän käyttäjien ja laitteiden huoltajien pätevyysvaatimuksista. Erimielisyyttä on myös siitä minkä suuruisiin aluksiin eri laitevaatimuksia tulisi soveltaa. IMO:n tulevien ratkaisujen vaikutusta radiosähköttäjän/radiovirkailijan tulevaan asemaan on näinollen enneaikaista lähtee ennakoimaan.

Tällä hetkellä ei myöskään ole edellytyksiä ennakoida, kumpaan järjestelyyn jaksossa 4. esitetyistä vaihtoehtoisista järjestelyistä päädytään tai olisiko kansain-

välinen ratkaisu ehkä jonkun muun sisältöinen. Operaattori/huoltaja-kysymykseen otetaan kantaa radioalakomiteassa aikaisintaan huhtikuussa 1986. Jos yksimielisyys saavutetaan niin asian käsittely siirtyy senjälkeen meriturvallisuuskomitealle ja mikäli ehdotus siellä hyväksytään (vähintään 2/3 enemmistöllä) saatetaan asia IMO:n yleiskokouksen päätettäväksi ja senjälkeen määrättyjen sääntöjen mukaisesti kansainvälisesti voimaan. Työryhmä ei myöskään ottanut kantaa siihen, olisiko jompi kumpi esitetyistä vaihtoehtoista selvästi parempi.

Koko kysymystä ei olisi ollut aiheellista, eikä ajankoh-
taista käsitelläkään, jos kysymys olisi ollut vain uuden
järjestelmän käyttöönottamisesta, mikä alkaa nykyisten
aikataulujen mukaan aikaisintaan vuonna 1990; esilletulo
johtui merenkulkuhallituksen tekemästä edellämainitusta
kansallisesta päätöksestä.

Työryhmässä on esitetty erilaisia näkökohtia merenkulku-
hallituksen päätöksestä. Radiosähköttäjäliiton edustajat
ovat katsoneet, että Suomen tulee noudattaa uuden järjes-
telmän käyttöönoton yleistä aikataulua. Koska myöskin Itä-
meren alueella tulee joka tapauksessa olemaan ainakin
Neuvostoliiton ja Saksan demokraattisen tasavallan ja
todennäköisesti myös Puolan ja Tanskan osalta nykyinen
järjestelmä rinnakkaiskäytössä koko siirtymäkauden ajan,
niin ei tälle alueelle ole muodostettavissa uutta järjes-
telmää, eikä nykyistä purettavissa sen aikaisemmin kuin

muillakaan alueilla. Tästä johtuen spekulointi on myös operaattori/huoltaja-kysymyksellä täysin enneaikaista ja tarpeentonta, kuten edellä on todettu. Heidän näkemyksensä mukaan tuleva järjestelmä tulee kuitenkin olemaan niin monimutkainen ja tehokasta huoltoa vaativa, että tähän tehtävään tarvitaan koulutettu pätevä henkilö, mutta asia tulee ottaa ratkaistavaksi vasta lopullisen IMO:n päätösten jälkeen. Varustamoyhdistysten edustajat ovat puolestaan esittäneet, että uuden järjestelmän edellyttämä laitteisto on niin helppokäyttöinen, että viestintätehtäviin ei enää tarvita niihin erikseen koulutettua työntekijää vaan nämä tehtävät voi suorittaa aluksen muu henkilöstö ja korostanut, että turvallisuuden edellyttämä käyttövarmuus voidaan turvata teknisin järjestelyin, esimerkiksi kaksinkertaisin laitteistoin. Yleisesti voidaan todeta, että esitetyt perustelut ovat olleet puolin ja toisin samat kuin kansainvälisellä foorumilla.

Radiosähköttäjäliiton edustajat ovat esittäneet, että Suomessa aloitettaisiin Englannin mallin mukainen kokeilu. Radiosähköttäjä on siellä kokeilulaivoissa tietyin laitejärjestelyin vapautettu kiinteästä radiovahdintidosta lähinnä elektronisten laitteiden huolto- ja korjaustehtäviin. Saavutettujen hyvien taloudellisten etujen johdosta kokeiluun osallistuvat varustamot haluavat laajentaa kokeilun kaikkiin aluksiinsa. Radiosähköttäjäliiton edustajat katsovat, että vastaaviin tuloksiin päästäisiin yhtä hyvin myös suomalaisilla aluksilla. Samalla

täyttyisi kansainvälinen vaatimus kahden järjestelmän yhteensopivuudesta siirtymäkauden aikana. Muuten uuteen järjestelmään siirtymisen tulisi tapahtua yleisen kansainvälisen aikataulun mukaisesti. Ruotsin käytännön mukaisten erivapauksien laaja käyttöönotto aiheuttaisi sen sijaan monenlaisia haitallisia seurauksia. Selvimpänä haitallisena seurauksena olisi erilaisten (ja yhteensopimattomien) hätä- ja turvallisuusjärjestelmien syntyminen Itämeren alueelle, sekä radiosähköttäjien työllisyyden katastrofaalinen heikkeneminen; kaikista aluksilla työskentelevistä noin 180 radiosähköttäjästä noin 90 työskentelee Itämeren ja Pohjanmeren alueella; eli työttömäksi joutuisi ennemmin tai myöhemmin 50 % kaikista radiosähköttäjistä, nykyisen 40 työttömän lisäksi, työttömyyden noustessa tällöin 70 prosenttiin.

Lopputoteamus

- Tulevan järjestelmän useat osat ovat tällä hetkellä vielä hyvin ristiriitaiset ja sopimatta,
- Kansainvälisiä päätöksiä ei ole riittävästi olemassa, eikä niiden syntymisestä ole tällä hetkellä tietoa. Tästä johtuen ei myöskään ole edellytyksiä ennakoida mihin suuntaan avoimet kysymykset aikanaan ratkeavat,

- Työryhmä ei myöskään ole ottanut kantaa kansainvälisesti riidanalaiseen operaattori/huoltaja-kysymykseen vaan jää odottamaan ensin IMO:n päätöksiä,
- Itämeren alueella ei tulevaa hätä- ja turvallisuusjärjestelmää voida eräistä suunnitelmista huolimatta ainakin Neuvostoliiton ja Saksan demokraattisen tasavallan (ja Puolan) jyrkän kielteisten kannanottojen johdosta ottaa käyttöön sen aikaisemmin kuin yleisesti muillakaan alueilla. Operaattorikysymyksellä spekulointi on näinollen myöskin Itämeren alueella enneaikaista,
- Alustavien aikataulujen mukaan tulevaan järjestelmän käyttöönotto alkaa 1990 ja jatkuu asteittain vuoteen 1996. Suomessa tulee noudattaa kansainvälisesti hyväksyttyjä yleisiä aikatauluja,
- Englantilaisen mallin mukaisen kokeilun käynnistäminen valikoiduilla suomalaisilla aluksilla tulisi selvittää,
- Tulevaan järjestelmään tarvittavien radiovirkkailijoiden, IMO:n yleiskokouksen edellyttämä, uudistettu koulutus tulisi Suomessakin aloittaa ensitilassa.

Työryhmän Suomen Radiosähköttäjäliiton jäsenet

SEPPÖ SIHVONEN

JORMA HEINONEN

Suomen Radiosähköttäjäliitto r.y.

Finlands Radiotelegrafistförbund r.f.
Finnish Radio Officers' Union

LIITON SYYSKOKOUS

ESITYSLISTA

AIKA 23.11.1985 klo 12.00

PAIKKA RAKENNUSMESTARIEN TALON HELSINKI-SALI, HELSINKI

1

Kokouksen avaus

2

Keskusjärjestön puheenvuoro

3

Kokouksen päätösvaltaisuuden toteaminen

4

Kokouksen järjestäytyminen

4.1. kokouksen puheenjohtajan vaali

4.2. kokouksen sihteerin vaali

4.3. kahden pöytäkirjan tarkistajan vaali

4.4. kahden ääntenlaskijan vaali

5

Kokouksen työjärjestyksen hyväksyminen

6

Hallituksen esitys liiton talousarvioksi vuodelle 1986

6.1. tulo- ja menoarvio 1985 (Liite 1)

6.2. tulo- ja menoarvion perustelut (Liite 2)

6.3. jäsenmaksuohjeet 1986 (Liite 3)

7

Liiton nimenmuutos

8

STTK-J

9

Ajankohtainen työmarkkinatilanne, selostus

10

Muut esille tulevat asiat

11

Kokouksen päättäminen

TULO- JA MENOARVIOESITYS VUODELLE 1986

1. HALLINNOLLISET KULUT

Esitys
1986Esitys
1985Syyskuun mukaan
1985

Liiton kokoukset, kokous- ja neuv.kulut	95.000	-	95.000	95.000	-	95.000	95.000	-	95.000
--	--------	---	--------	--------	---	--------	--------	---	--------

2. TOIMINNALLISET KULUT

Palkat ja palkkiot	350.000		335.000		340.000
Sos.turvamaksut	21.000		21.000		21.000
TEL-maksut	50.000		41.000		49.000
Vakuutukset	10.000		10.000		10.000
Lounasetu	9.000		9.000		9.000
Matkakulut	9.000		9.000		9.000
Postimaksut	10.000		11.000		6.000
Puhelin ja sähkö	10.000		10.000		10.000
Toimistokulut	30.000		30.000		30.000
Kalustohankinnat	10.000		10.000		10.000
Edustuskulut	3.000		3.000		3.000
Muut kulut	3.000	-	3.000	-	15.000
		- 515.000		- 492.000	- 512.000

3. KOULUTUSTOIMINTA

Kesäpäivät ja muu
koulutustoiminta

10.000	-	10.000	6.000	-	6.000
--------	---	--------	-------	---	-------

5.000 - 5.000

4. TIEDOTUSTOIMINTA

RS-lehti tulot
" menot
STTK-lehti
Muu tied.toiminta
Tiedotteet

5.000	+	5.000	15.000	+	5.000
40.000	-	60.000	6.000	-	38.000
6.000		6.000	5.000		6.000
5.000		-	-		5.000
-		- 46.000	-	- 56.000	-
					- 44.000

	Esiitys -86		Esiitys -85		Syyskuun mukaan -85	
5. HUONEISTOKULUT						
Vuokrat tuotot +	500		200		200	
" kulut	7.000		4.500		6.800	
Sähkö ja muut kulut	500	- 7.000	1.500	- 5.800	500	- 7.100
6. KANSAINVÄLINEN YHT:TYÖ						
Kansainväliset kok.	30.000	- 30.000	30.000	- 30.000	40.000	- 40.000
7. JÄSENMAKSUKULUT						
STK	37.000		37.000		37.000	
Muut jäsenmaksut	2.000	- 39.000	2.000	- 39.000	2.000	- 39.000
8. KUKKAPALVELU						
Tuotot	20.000	+ 20.000	30.000	+ 30.000	20.000	+ 20.000
9. KOROT, tuotot	13.000	+ 13.000	13.000	+ 13.000	13.000	+ 13.000
10. SETELI	15.000	+ 15.000	25.000	+ 25.000	20.000	+ 20.000
11. JÄSENMAKSUTUOTOT	700.000	+700.000	700.000	+ 700.000	720.000	+ 720.000
12. MUUT TUOTOT		-		-		-
13. YHTENVEITO (1-12)						
Tuotot	+ 748.000		768.000		773.000	
kulut	- 742.000	+ 6.000	713.800	+ 54.200	707.100	+ 65.900
14. TYÖTAISTELURAHASTO						
Lainojen lyhennys						
korot						
15. TYÖTTÖMYYSKASSA		- 55.000		- 55.000		- 50.800
16. TULOS (13-15)	+ 6.000		+ 54.200		+ 65.900	
	- 55.000		- 55.000		- 50.800	
	- 49.000		- 800		+ 15.100	