



«pama3.lau»
VTNT

MEH EI OLE PYYTÄNYT
"LAUSUNTOA" P

Helsinki 26.2.1993

Merenkulkuhallitus
Vuorimiehenkatu 1
PL 158
00414 HELSINKI

Viite: Turun meriliikennekeskus Pämäinen, Nauvo

Asia: Lausunto Työryhmämietinnöstä 20.1.1993

Viitaten otsikkoasiaan Suomen Laivanpäälystöliitto
on tutkinut työryhmän 20.1.1993 päivätyn asiakirjan
ja ilmoittaa seuraavaa.

1. Johdanto

1.1 Toimeksianto ja tehtävän rajaus
Ei huomauttamista

1.2 Työryhmän jäsenet

1.2.1 Työryhmän kokoonpanon osalta toteamme, että työryhmässä on ollut viranhaltijoiden lisäksi edustettuna vain edustaja Suomen Tietoliikennetekniset ry:stä. Muita järjestöjen edustajia ei ole nimetty.

1.2.2 Suomen Laivanpäälystöliiton mielestä, edes jonkinlaisen tasapuolisuuden saavuttamiseksi asioiden käsittelyssä, olisi työryhmään tullut nimetä ainakin Suomen Laivanpäälystöliitto ry:n edustaja ja Luotsiliitto ry:n edustaja, koska GMDSS hätä- ja turvallisuus viestiliikenne erityisesti ja muu kaupallinen tietoliikenne lalvoissa hoidetaan jo nyt päällikköiden ja perämiesten toimesta. Erityisesti tulevaisuudessa merenkulun hätä- ja muu turvallisuus viestiliikenne tulee hoidettavaksi näiden osapuolien välillä.

1.2.3 Yksittäisten asioiden osalta toteamme, että työryhmä on käsitellyt työssään melko pintapuolisesti kansainvälistä GMDSS hätä- ja turvallisuus radio liikennejärjestelmää.

1.2.4 Kansainvälisessä hätäliikenne järjestelmässä (GMDSS) on parhaillaan menellään ytimenokausi, joka päättyy viimeistään 1.2.1999.

Osoite/Adress
Hietalahdenranta 15 A 3
00180 Helsinki
Sandvikskajen 15 A 3
00180 Helsingfors

Sähköposti/Telegraphadress
Svacommand
Telex 126221 SLPL-SF
Telefax 605 030

Puhelin/Telefon
604 341

Pankki/Bank
Osuuspankki Yhteistuk
554 128-11611
Postisäntö 353 09-0

1.2.5 Suomen Laivanpäälystössä tämä ylimenokausi on ymmärretty siten, että sitä mukaa ja siinä järjestyksessä kun uuden, tulevan järjestelmän edellyttämät hätä- ja turvallisuus viestiliikenteen palveluvaatimukset sekä toiminta- ja laitteistovaatimukset pystytään täyttämään maissa (Päämäinen) valtakunnallisesti niin vanhaa järjestelmää puretaan sitä vastaavasti.

1.2.6 Liiton mielestä ei ole meriturvallisuuden kannalta eikä taloudellisestikaan perusteltua, valtiontaloudellisesta tarkastelukulmasta puhumattakaan, järkevää ylläpitää päällekkäisiä toimintoja, kaksoisjärjestelmiä/ kaksoismiehityksiä -ja laitteistojärjestelmiä muuttumattomina koko ajan meneillään olevan ylimenokauden loppuun saakka ja vasta sen jälkeen purkaa se.

1.2.7 Kaikissa tapauksissa vanha järjestelmä lakkaa kuitenkin olemasta viimeistään 1.2.1999, eli jo noin kuuden vuoden kuluttua.

1.2.8 Suomen Laivanpäälystöliitto katsoo sekä meriturvallisuuden kannalta että taloudellisesti perustelluksi että uuden GMDSS järjestelmän mukainen koulutus- ja sen edellyttämä henkilöstön rekrytointi aloitetaan heti.

1.2.9 Tämän vuoksi Suomen Laivanpäälystöliitto edellyttää, että jo nyt ylimenokauden ollessa meneillään, ettei merikapteenin/ perämiehen koulutuksen omaavia suljeta pois henkilöstöä palkattaessa.

1.2.10 Asiaa koskevat työryhmän enemmistön esitykset ovat tältä osin puutteellisia, osin epäohdonmukaisia, perusteettomia ja asiallisesti virheellisiä.

Henkilöstöstä yleensä

1.2.11 Työryhmän tuli yleissuunnitelman pohjalta laatia meriliikennekeskusta koskevat yksityiskohtaiset toiminta- ja työsuunnitelmat, kartoittaa henkilöstömäärä sekä määritellä henkilöstön palvelussuhteen ehdot. Lisäksi työryhmän piti selvittää yhteistyö muiden viranomaisten kanssa.

1.2.12 Työryhmä ei ole määritellyt raportissaan, minkälaisia pätevyysvaatimuksia meriliikennekeskuksessa työskenteleville tulisi asettaa.

1.2.13 Mikäli tarkoituksena on ollut se että meriliikenteen turvallisuutta pyritään parantamaan liikenteenohjauksen avulla olisi liikenneohjauksesta saaristomeren alueella, sitä hoitaville vastuullisille henkilöille tullut asettaa pätevyysvaatimukset. Kysymyksessä tältä osin on liiton mielestä tietylle, rajatulle Saaristomeren merenkulkupiirin alueelle rajattu paikallinen liikenteenohjaustoiminta oheispalveluineen.

1.2.14 Kansainvälisen hätä- ja turvallisuusradio viestinnästä huolehtiminen on siirretty meripelastuspalvelusta annettuun asetukseen tehdyllä (asetus meripelastuspalvelusta 10.9.1982/661, muutos 4 §, 21.12.1990/1335) muutoksella merenkulkulaitokselle 1.1.1991 alkaen. Tämä asian osalta kysymys on valtakunnallisesta hätä- ja turvallisuus radioliikenteen keskittämisestä hoidettavaksi yhdestä paikasta.

Liiton mielestä muutos on ollut järkevä ja perusteltu.

1.2.15 Koska, kuten työryhmän raportti antaa ymmärtää, hätä- ja turvallisuusradio viestiliikenteen ympärivuorokautinen päivystys ollaan valtakunnallisesti keskittämässä Päämajan meriliikennekeskukseen. Työryhmän olisi tullut määritellä pätevyysvaatimukset

GMDSS hätä- ja turvallisuusradio viestiliikennettä hoitaville henkilöille ottaen huomioon kokonaisuus.

1.2.16 VTS- operaattorit (Liikenteen ohjaajat) pätevyyksistä

Koska liikenteenohjaustoiminnot maassamme ovat uusia ja aiemmin tuntemattomia, liiton mielestä liikenteenohjaajille pätevyysvaatimuksia määriteltäessä käyttökelpoinen referenssi on VTS (Guidelines on the recruitment, qualifications and training of vessel traffic service (VTS) operators), joka perustuu IMO resoluution A.578(14), section 6, Personnel, siihen myöhemmin mahdollisesti tehtyine muutoksineen. Kansallisten määräysten puuttuessa pätevyysvaatimukset tulisi laatia edelläsanotun asiakirjan perusteella.

1.2.17 Solas IV- luku astui voimaan kansainvälisesti 1.2.1992 (GMDSS). Tämä merkitsee asiallisesti sitä että GMDSS 1.2.1992 voimaantulumisesta alkaen vuoteen 1.2.1999 mennessä koko järjestelmän muutos tulee olla kaikilta osiltaan toteutettu.

Kansainvälinen GMDSS järjestelmä ei tunne sähkötystä lainkaan.

Ylläsanottu asettaa toteuttamisaikataulun siirtymisestä kansainväliseen GMDSS hätä- ja turvallisuusviestintä järjestelmään.

Kaikki IMO:ssa jäsenenä olevat noin 120 merenkulkuvaltiota ovat hyväksyneet Solas IV- luvun, joka koskee GMDSS (Global Distress and Safety System) hätä- ja turvallisuusviestintä järjestelmää.

1.2.18 GMDSS- operaattorit

Koska tämä kansainvälinen hätä- ja turvallisuus viestintä järjestelmä on uusi, hätäradioliikenteen hoitajille tulee määritellä pätevyysvaatimus mitä pikimmin.

Radio-ohjesäännön mukaan hallinnon on huolehdittava siitä että asema miehitetään riittävän pätevillä henkilöillä, jotka kykenevät toimimaan asemalla tehokkaasti.

Tältä osin viittaamme Radio- ohjesäännön artiklaan 56, Mob 87, 3979, pykälä § 1.

Liiton mielestä operaattorin pätevyudeksi tulee määrätä GOC (General Operating Certificate).

Tämä se pätevyys joka henkilöstöltä vaaditaan aluksilla, jotka liikennöivät millä tahansa merialueella (A1- A4) alustyyppistä riippumatta.

1.2.19 Liiton mielestä hätä- ja turvallisuus viestiliikenne henkilöstön tulisi ehdottomasti olla VTS- ja kansainvälisen GMDSS pätevyyden omaavia henkilöitä, jotka hallitsevat myös järjestelmään liittyvien ohjelaitteiden käytön.

1.2.20 Liitto toteaa, että pätevyyskriteereiden määrittäminen ja huomioiminen on välttämätöntä jo senkin vuoksi, että hallinto pystyisi suunnittelemaan myös oman henkilöstönsä koulutustarpeen.

Ennen näiden asioiden päättämistä ei pitäisi sitoutua tiettyyn ammattiryhmään kuten työryhmä näyttää tehneen mietinnössään.

1.2.21 Työryhmämietinnön mukaan Pärnälsten rannikkoradioasemalle (Turku Radio) kytketään pitkin rannikkoamme sijaitsevat kaikki muut hätä- turvallisuus radiokanavat 500 kHz:n hätätaajuutta lukuunottamatta.

1.2.22 Liiton mielestä ratkaisu on oikea ja perusteltu, edellyttäen että korvaava toiminto on toimintakunnossa ja käytössä. Se ei myöskään alenna hätäjärjestelmän turvallisuustasoa.

1.2.23 Suomalaisilla kauppa-aluksilla ei pääsääntöisesti ole ollut sähköttäjiä

vuosikausiin. Saman koskee muita pohjoismaita ja monien muiden kansallisuuksien aluksia.

1.2.24 Sähkötyspäivystystä kyseisellä 500 kHz taajuudella ylläpidetään muiden itämerenmaiden toimesta toistaiseksi koko siirtymäkauden ajan, joten sen kytkeminen Pärnålsiin on tarpeeton (Viite Itämerenmaiden radiokokous (BBRC/GMDSS 2 raportti 4.10.1991).

1.2.25 Toisaalta Posti- ja Tele on kaupallisen toimilupansa perusteella velvollinen ylläpitämään kuuntelua 500 kHz taajuudella toistaiseksi.

1.2.26 Hallinnollisella, kansallisella päätöksellä 500 kHz sähkötysten päivystyksestä voitaisiin jopa luopua Suomessa milloin tahansa.

IMO radioalacomitean 38 istunnossa mm. USA ilmoitti lopettavansa kokonaan 500 kHz sähkötysten päivystämisen 1. elokuuta 1993 alkaen.

1.3. Aikaisemmat selvitykset

4. Tuntematta tarkemmin Hätä- ja turvallisuusliikenteen raportin (LM 11/90 sisältöä, aiheesta on syytä todeta seuraavaa. Koska tuskin tuolloin on ollut tiedossa kaikkea sitä, mitä tällä hetkellä GMDSS järjestelmästä on, ja kun otetaan huomioon, että järjestelmän käyttöönotossa eletään parhaillaan ylimenokautta olisi työryhmän tullut määritellä kansallinen aikataulu, jonka puitteissa käyttöönoton eri vaiheet olisi määritelty.

1.4 Tehtävän toteutus/Alatyöryhmät

- Operatiivinen työryhmä

Hätä- turvallisuusviestinnän asiat ja GMDSS järjestelmään kuuluvat osa-alueet esiintyvät raportissa hajallaan siten että ne vaikeuttavat jonkin verran kokonaiskuvan hahmottamista, ja mitä työryhmä todella on halunnut aiheesta esittää.

- Teknillinen työryhmä

Tekninen työryhmä on esittänyt laitteistojen huollosta vain sen, että merivartiolaitos huolehtisi laitteistojen huollosta ja kustannukset tasattaisiin osapuolien kesken.

1. Sensijaan ei ole määritelty minkä tasoista huoltohenkilökuntaa, jota IMO-säännökset huollosta ainakin GMDSS laitteistojen osalta edellyttävät, tulee näissä tehtävissä käyttää.

2. Työryhmä ei ole ottanut kantaa millä tavoin hätäliikenteen laitteistot tulisi varmistaa ja suojata esimerkiksi tietokoneviruksia vastaan.

- Henkilöstötyöryhmä

Työryhmän enemmistön esitykset aseman miehityksestä ja pätevyyksistä:

1. Henkilöstötyöryhmä on pahiten epäonnistunut työssään. Kuten eriävästä mielipiteestä ilmenee, eivät kansalliset tai kansainväliset normistotkaan edellytä meriliikennekeskuksen viestintähenkilöstöltä radiosähkötäjän pätevyyttä.

2. Päinvastoin, ottaen huomioon laitteistojen kokoonpano ja tehtävien luonne radiosähkötäjät ovat muodollisesti epäpäteviä käyttämään GMDSS laitteita. Vanhantyyppiseen radiosähkötäjän koulutukseen ei ole kuulunut nykyvaatimukset täyttävää laitteistokoulutus.

Heillä ei ole alustuntemusta, navigaatiotaitoja eikä tutka-koulutusta, joten he eivät ole johdonmukaisesti tarkasteltuna päteviä kyseisiin tehtäviin ilman huomattavaa lisäkoulutusta.

3. Hallinnon tulisiikin huolehtia, ainakin silloin kun kysymyksessä on kansainvälinen hätäradliikenne, jo pelkästään Radio- ohjesäännön mukaan, että tällä rannikkoradioasemalla

on tehtävänsä sopiva henkilöstö (-artikla 56, Mob 87, 3979, § 1.).

4. Suomen Laivanpäälystöliiton esitys:

Tämän vuoksi Suomen Laivanpäälystöliitto esittääkin kantanaan, että henkilöstöltä tulisi vaatia vähintään merikapteenin kirja, GOC (General Operating Certificate) sekä Aipa tutkankäyttäjän pätevyys sekä tarvittava englannin kielen taito.

2. NYKYTILANNE

2.1.1 Luotsaustoiminta;

2.1.2 Aluspalvelutoiminta;

2.1.3 Väyläpalvelutoiminta

Viittaamme aiemmin sanottuihin kannanottoihin

2.2 Merivartioston toiminnot

Merivartioston toimintojen osalta toteamme että työnjako on tarkoituksenmukainen.

2.3 Merenkululaitoksen hätä- ja turvallisuusviestiliikenne

Telen vanhatyyppinen hätä- ja turvallisuusliikenne perustuu velvollisuuteen kuunnella toistaiseksi myös hätäliikennettä.

2.3.1 Jäänmurtajat sinällään eivät ole milteään osin osapuolina nykyisestä hätäradioliikennejärjestelmästä tai tulevasta (GMDSS) hätä- ja turvallisuusradio viestityskanavien päivityksestä. Tässä suhteessa jäänmurtajat ovat rinnastettavissa mihin tahansa kauppa- alukseen.

2.3.2 Niin kauan kun merenkululaitos ylläpitää jäänmurtajilla radiosähkötysasemaa, tulee siellä noudattaa normaalia Radio-ohjesäännön mukaista päivitystä aluksen ollessa toiminnassa.

2.3.3 Jäänmurtajat voidaan, mikäli merenkululaitos niin päättää muuttaa milloin tahansa GMDSS laivoiksi, jolloin radiosähkötäjä on jäänmurtajissa tarpeeton. Lyhyesti radiosähkötäjät poistuvat, hätä- ja turvallisuusviestiliikenne sekä muu tietoliikenne jää myös jäänmurtajille pätevien päälliköiden ja perämiesten hoidettavaksi.

3.1.2 Aluspalvelutoiminnan kehittäminen

Merenkulun turvallisuuden voidaan odottaa paranevan vain jos VTS järjestelmää hoitavat kyseiseen toimintaan pätevät henkilöt viittaamme aiempaan kannanottoon pätevyyksistä.

3.1.3 Väyläpalvelutoiminnan kehittäminen

Vikailmoitusjärjestelmän kehittäminen parantaa selvästi turvallisuutta.

3.1.4 Hätä- ja turvallisuusviestinnän kehittäminen (rannikkoradio/GMDSS)

3.1.4.1 Otsikko on suluissa olevalta osaltaan harhaanjohtava sen vuoksi että kaupallisella pohjalla toimivalla, Telen ylläpitämällä rannikkoradioasemilla ei ole tosiasiallista kiinnekohtaa kansainväliseen GMDSS hätä- ja turvallisuusviestintä järjestelmään.

3.1.4.2 Oikeampi otsikko liiton mielestä olisi "Pämäisten kansainvälinen GMDSS hätä- ja turvallisuusviestintäkeskus".

3.1.4.3 Huomio kiinnittyy kyseisessä kohdassa työryhmän raporttia virkkeeseen "Siihen saakka tulee hoitaa myös nykyistä järjestelmää (rannikkoradio)".

Kuten aiemmin on todettu, päällekkäiset toiminnot ovat tarpeettomia. Vanha hätäradioliikennejärjestelmä tulee purkaa tarpeettomana sitä mukaa, silnä järjestyksessä ja

vähintään silinä tahdissa kun GMDSS hätä- ja turvallisuusviestintä järjestelmän edellyttämät valmiudet ovat olemassa ja saadaan käyttöön.

Vanhasta hätäradioliikennejärjestelmästä tulee jatkossa päivystää vain VHF hätäliikenne kanavaa 16 ja taajuutta 2182 kHz 1.2.1999 saakka, ellei IMO MSC (Maritime Safety Committee) ennen kyseistä päivämäärää toisin päättä.

3.1.4.4 Posti- Telen rannikkoradiotoiminta on kaupallista, maksullista toimintaa.
Kaupallinen radiotoiminta ei ole sidoksissa kansainväliseen GMDSS hätä- ja turvallisuusviestintä järjestelmään, jota sääntelee kansainväliset sopimukset ja valtioiden väliset sitoumukset. Suomi on osapuolena näissä sopimuksissa.

3.2 Merivartioston toiminnan kehittäminen
Ei huomauttamista

3.3 Yhteistoiminnan kehittäminen
Yhteistoiminnan kehittämiseen eri viranomaisten välillä ei voi ainakaan veronmaksajien kannalta tarkasteltuna olla minkäänlaisia esteitä.

4 TYÖRYHMÄN EHDOTUKSET

4.1 Meriliikennekeskuksen operatiivinen toimintasuunnitelma
Ei huomauttamista

4.1.1 Toiminnan kuvaus
"asemalle tulevat meripelastuksen edellyttämät hätä- ja turvallisuusviestintätehtävät, joiden hoitajilla on asianmukainen pätevyys".
Viittamme aiemmin sanottuun. Toteamme ettei työryhmä ole määritellyt "asianmukaista" pätevyyttä.

4.1.2 Meriliikennekeskuksen käyttöönotto
Toteamme, että Solas IV-luku (GMDSS) on voimassa 1.2.1992 alkaen.

4.1.3 Koulutus
Tässä kohden työryhmä on työstänyt uuden käsitteen "Luotsaustoiminnan operaattori, jolta vaaditaan asianmukainen pätevyys". Samaten "Hätäradioliikenteen päivystäjältä vaaditaan asianmukainen pätevyys". "Lisäksi laiteasennusten valmistuttua pitää aseman operatiiviselle henkilöstölle järjestää laitteiden käyttökoulutus"

4.1.3.1 Koulutuksen osalta viitataan aiemmin sanottuun. Koulutuksen osuudesta ei synny minkäänlaista epäselvyyttä, mikäli ensin määritellään henkilöstölle peruskoulutuksen osalta perusvaatimukset sekä määritellään sitten tehtävään vaadittavat pätevyysvaatimukset kuten Suomen Laivanpäälystöliitto on asiasta aiemmin esittänyt tehtäväksi.

4.1.3.2 Suomen Laivanpäälystöliitto toteaa, että merenkulkulaitos on jo määritellyt pätevyysvaatimukset GMDSS -hätä- ja turvallisuusviestinnästä laiva-asemille. Tämän vuoksi liitto edellyttää, että vastaavalle maa- asemalle tulee määrätä sama pätevyys- ja koulutusvaatimus, joka on GOC.

4.1.4. Pätevyys- ja palvelussuhteiden ehdot
"Kukin MKL:n ammattiryhmä laatii työnantajan kanssa sopimuksen, jossa pätevyysvaatimukset ja palkkaus työhönsä lukkoon".

4.1.4.1 Suomen Laivanpäälystöliitto edellyttää että tällaiset neuvottelut tulisi liiton henkilöstön osalta käynnistää välittömästi.

4.1.5 Toiminnan ohjeistus

GMDSS hätä- ja turvallisuus viestintäjärjestelmän osalta toimitaohjeistus tulee Suomen Laivanpäälystöliiton mielestä määrittää merenkulkulaitoksen taholta.

Viite: meripelastusasetus (asetus meripelastuspalvelusta 10.9.1982/661, muutos 4 §, 21.12.1990/1335), jonka perusteella 1.1.1991 alkaen;

"Merenkulkulaitos huolehti hätä- ja turvallisuusviestinnästä sekä siihen osallistuvien viranomaisien, laitosten ja yhteisöjen toiminnan yhteensovittamisesta sekä osallistuu etsintä ja pelastustoimintaan".

4.2 SMMP:n Henkilöstösuunnitelma

Ei huomauttamista

4.2.1 Esimies

Ei huomauttamista

4.2.2 Luotsit

Ei huomauttamista

4.2.3 Tietoliikennehenkilöstö

"Asemalle tulee ympärivuorokautiseen päivystykseen yhteensä seitsemän tietoliikennepäivystäjää, joista yksi on esimies.

Heillä on "asianmukainen pätevyys" ja toimenkuva on seuraava:"...

4.2.3.1 Työryhmä on tässä kohden jälleen luonut uuden henkilöstökäsitteen "Tietoliikennehenkilöstö", joista yksi on "esimies". "Heillä on asianmukainen pätevyys".

Suomen Laivanpäälystöliitto toteaa, ettei radio- ohjesääntö kuin mikään muukaan lainsäädäntö- tai asetustasoinen määräys ei tunne käsitettä "tietoliikennehenkilöstö", jolle olisi määritelty pätevyysvaatimukset.

4.3 SMMV:n henkilöstösuunnitelma

4.3.1 Henkilöstö

Ei huomauttamista

4.3.2 Aluepäällikkö

Ei huomauttamista

4.3.3 Operaattorit

Ei huomauttamista

4.4 Laitesuunnitelma

Ei huomauttamista

4.4.1 Puhelinliikenne

Ei huomauttamista

4.4.2 VHF- ja MF- radioliikenne

Ei huomauttamista

4.4.3 VHF/DSC, MF/DSC, VHF 14/16 puhekanavat

Ei huomauttamista

4.4.4 Tutkat

Ei huomauttamista

4.4.5 Luotsien liikennetietojärjestelmä

Ei huomauttamista

4.4.6 Tietoverkko

Ei huomauttamista

4.4.7 Sanomalaiteverkko

Ei huomauttamista

4.4.8 Suuntimalaitteet

Ei huomauttamista

4.4.9 Sääasema ja säävideotex

Ei huomauttamista

4.4.10 Telex ja telefax

Ei huomauttamista

4.4.11 Passintarkastus

Ei huomauttamista

4.4.12 Muut laitteet

Ei huomauttamista

4.4.13 Erityisjärjestelmä

Ei huomauttamista

4.4.14 Kalusto

Ei huomauttamista

4.4.15 Laiteasennukset

Ei huomauttamista

4.4.16 Viesti- ja valvontalaitteiden huolto ja kunnossapito

Tulisi tutkia minkä tasoinen huoltohenkilökunta kelpuutetaan huoltamaan GMDSS-laitteita (Kauppa-aluksilta vaaditaan huoltosopimus merenkululaitoksen hyväksymän yrityksen kanssa)

4.5 Rakennus-, satama- ja ympäristösuunnitelma ml. kehittäminen

Ei huomauttamista

4.6.1 Hallinto

Ei huomauttamista

4.6.2 Lämpöhuolto

Ei huomauttamista

4.6.3 Sähköhuolto

Ei huomauttamista

4.6.4 Puhtaanapito

Ei huomauttamista

4.6.5 Vesihuolto

Ei huomauttamista

4.6.6 Jätehuolto

Ei huomauttamista

4.6.7 Ulkoalueiden hoito

Ei huomauttamista

4.6.8 Kiinteistöjen erikoislaitteet

Ei huomauttamista

4.6.9 Kiinteistön kunnossapito

Ei huomauttamista

4.6.10 Kalusteet ja laitteet

Ei huomauttamista

4.6.11 Pysäköinti

Ei huomauttamista

4.7 Yleishuolto

4.7.1 Muonitus

Ei huomauttamista

4.7.2 Linavaatteet

Ei huomauttamista

4.7.3 Kulutustavarat

Ei huomauttamista

4.7.4 Alusten huolto- ja korjaustoiminta

Ei huomauttamista

4.7.5 Maksuliikenne

Ei huomauttamista

4.8 Sääntöehdotukset

4.8.1 Mikäli lainsäädännöllä määrätään pakollinen ilmoittautumisvelvollisuus meriliikennekeskukseen, tulisi sen olla taivoille maksuton.

4.8.2 Mikäli meriliikennekeskukselle säädettäisiin valtuudet liikenteen ohjaamiseen, tulee 1) Liikenteenohjaajien olla ammatillisesti päteviä 2) Ratkaista menioikeudelliset vastuukysymykset.

4.8.3 Luotsipalvelulle säädettävät ennakkoilmoitusajat indikoivat sitä palvelutasoa, jota luotsilaitos haluaa tarjota luotsauspalvelua tarvitseville aluksille.

4.9 Seuranta ja kehittäminen

4.9.1 Tämän tyyppisen viranomaisten yhteistoiminta-avauksen luonnollisena jatkeena on seurannan järjestäminen.

4.9.2 Seurantaryhmän kokoonpanon osalta Suomen Laivanpäälystöliitto kuitenkin näkee tärkeäksi, että esitettyjen tahojen lisäksi seurantaryhmään tulee itseoikeutettuna jäsenenä kuulua Merenkululaitoksen keskusviraston edustaja.

Tämä on tärkeää jo sen vuoksi, että merenkulun eri sektoreiden kansainvälisten asioiden osaaminen, tunteminen ja seuranta keskitetty Merenkululaitoksen keskusviraston Merenkulkuosaston kansainvälisten asioiden sihteerille. Merenkulkuosasto on se osasto, johon on kerätty merenkulun eri alueiden paras asiantuntemus ja ammattitaito.

4.9.3 Sekä radioviestinnän (IMO COM radioalacomitea) että meripelastusasioiden (IMO LSR alakomitea) ja VTS-liikenteenohjaus (IMO STW= Standard of Training and Watchkeeping) asioiden kehittymistä seurataan keskusviraston toimesta kansainvälisellä tasolla, joten kyseessä ei ole jonkin nurkkakunnan, vaan valtakunnanlaajuinen järjestelmä ja jonka on täytettävä kansainväliset vaatimukset. Kansainvälisiä sääntöjä kehitetään ja ne muuttuvat jatkuvasti, joten myös kansallisen toiminnan tulee kehittyä näiden vaatimusten mukaisesti.

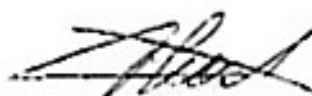
Toivomme, että esityksemme otetaan huomioon ja taholtanne ryhdytään asianmukaisiin toimenpiteisiin esittämässämme asioissa.

Kunnioitavasti

SUOMEN LAIVANPÄÄLYSTÖLIITTO- FINLANDS SKEPPSBEFÄLSFÖRBUND ry.



Markus Sinisalo
toiminnanjohtaja



Veikko Trast
asiamies