

Sepänkatu 13 A 1 HELSINKI 15

☎ 63 53 20 ☎ 7590

✈ Radioliitto Helsinki

Jäsen liitoissa:

International Federation of Radio Officers

International Transport Workers' Federation

Virkamiesliitto



Merenkulkuhallitus

Merenkulkuosasto

Postilokero 14158

Helsinki 14

No 107/45

MKH:n kirje KD ad 366/69/582
Viite: 17.2.1969.

Asia: lausunto m/s Prinsessan Margaretha'lle anotusta erivapaudesta liikennöidä ilman radiosähkötyslaitteita ja radiosähköttäjää

Viitekirjeen mukana olleesta Oy Vaasa-Umeå Ab:n 1.2.1969 Merenkulkuhallitukselle lähettämästä anomuksesta saada yhtiön ostamalle m/s Prinsessan Margaretha OGVH:lle erivapaus radiosähkötyslaitteiden ja radiosähköttäjän pitovelvollisuudesta laivan liikennöidessä reitillä Göteborg - Frederikshavn, esitämme kunnioittaen lausuntonamme seuraavaa.

Anomuksensa perusteluksi yhtiö esittää ihmishengen turvallisuudesta merellä tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (Lontoo 1960) IV luvun 5 säännössä olevat poikkeusmääräykset.

Mielestämme ei mainittujen poikkeusmääräysten soveltaminen voitulla kysymykseenkään niin suuressa matkustajalaivassa kuin m/s Prinsessan Margaretha, joka on bruttovetoisuudeltaan 2.866 rekisteritonnia ja joka ottaa 1.035 matkustajaa ja lisäksi liikennöi alueella, jossa on poikkeuksellisen vilkas laivaliikenne (Itämeren ja Pohjanmeren välisen kauttakulkuliikenne).

Ihmishengen turvallisuudesta merellä tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen IV luvun säännöt, jotka koskevat matkustajalaivojen radiosähkötyslaitteiden pitovelvollisuutta, ovat seuraavat.

3 sääntö. Radiosähkötysasema

Matkustaja-aluksissa, suuruudesta riippumatta ja lastialuksissa, joiden bruttovetoisuus on 1.600 rekisteritonnia tai suurempi, tulee, jollei niitä ole vapautettu tämän luvun 5 säännön perusteella, olla tämän luvun 8 ja 9 säännön määräykset täyttävä radiosähkötysasema.

5 sääntö. Vapautukset 3 ja 4 säännön määräyksistä

a) Sopimushallitukset pitävät erittäin suotavana, ettei tämän luvun 3 ja 4 säännön soveltamisesta tehdä poikkeuksia; kuitenkin voi hallinto myöntää tietyille matkustaja- tai lastialuksille osittaisen ja / tai ehdollisen tai täydellisen vapautuksen tämän luvun 3 ja 4 säännön vaatimuksista.

b) Tämän säännön a) momentin mukaisesti sallitut vapautukset myönnettäköön vain aluksille, jota käytetään matkalla, jolla aluksen suurin etäisyys rannikosta, matkan pituus, tavallisten meriliikenteen vaarojen puuttuminen ja muut turvallisuuteen vaikuttavat seikat ovat sellaiset, että tämän luvun 3 ja 4 säännön täydellinen soveltaminen olisi kohtuutonta tai tarpeetonta. Päättyessään, olisiko vapautuksia myönnettävä tietyille aluksille vai ei, on hallintojen harkittava sitä vaikutusta, joka näillä vapautuksilla voi olla kaikkien alusten turvallisuutta koskevan hätäpalvelun yleiseen tehokkuuteen.

Sopimuksen 5 säännön a) kohdassa siis nimenomaan korostetaan, että "Sopimushallitukset pitävät erittäin suotavana, että 3 säännön soveltamiseen nähden ei tehdä poikkeuksia."

Mitä tulee 5 säännön b) kohdassa lueteltuihin edellytyksiin jotka ovat ehtona erivapauden myöntämiselle, niin ei Prinsessan Margaretha ole sellaisessa liikenteessä, että b) kohtaa voitaisiin soveltaa erivapauden myöntämisen perusteluksi. Kun b) kohdassa mainitaan erivapauden myöntämisen edellytykseksi mm tavallisten meriliikenteen vaarojen puuttuminen, niin ei niinkin vilkkaasti liikennöityä reittiä kuin Göteborg - Frederikshavn on, voida millään lukea tähän luokkaan kuuluvaksi. Lisäksi b) kohdassa korostetaan sitä vaikutusta, joka erivapauden myöntämisellä voi olla kaikkien alusten turvallisuutta koskevan hätäpalvelun yleiseen tehokkuuteen. Erivapauden myöntäminen tässä tapauksessa radiosähkötyslaitteiden pitovelvollisuudesta olisi ihmishengen turvallisuutta merellä koskevan kansainvälisen sopimuksen määräysten ja myös sopimuksen hengen vastaista. Turvallisuussopimusta ei suinkaan ole laadittu vain laivan oman henkilökunnan ja sen matkustajien turvallisuuden varmistamiseksi, vaan yhtä paljon lähellä olevien muiden laivojen avustamiseksi onnettomuuden sattuessa.

Löytyy lukuisia esimerkkejä siitä, että yksinomaan radiopuhelinlaitteilla varustettuja laivoja on tuhoutunut lähellä rannikkoakin laivojen saamatta minkäänlaista radioyhteyttä avun saamiseksi. Radiopuhelin, jolla radiosähkötyslaitteet ja radiosähköttäjä on korvattu erivapauden myöntämisen yhteydessä, ei koskaan turvallisuuspalvelun tehokkuuteen nähden vastaa radiosähkötyslaitteiden antamaa varmuutta radioyhteyksien saamiseksi laivalle. Tämä johtuu sekä teknillisistä että radioliikenteellisistä syistä. Mutta erikoisesti on tässä yhteydessä kiinnitettävä huomiota siihen, kuka hoitaa radiopuhelinliikennettä onnettomuuden sattuessa. Tavallisesti on radiopuhelimen hoitajan todistus laivan päälliköllä ja lisäksi se saattaa olla joko yhdellä tai mahdollisesti kahdellakin perämiehellä. Jos onnettomuus tapahtuu matkustaja-aluksessa esim. räjähdysten, tulipalon, karilleajon tai yhteentörmäyksen johdosta ja laiva uppoaa nopeasti, kuka silloin näistä mainituista radiopuhelimen hoitajan todistuksen omaavista henkilöistä on tilaisuudessa hoitamaan radioasemalla hätäradioliikennettä pikaisen avun saamiseksi? Tähän on ainoa oikea vastaus:

ei kukaan. Useita satoja ja tässä tapauksessa yli tuhat matkustajaa kuljettavassa laivassa ei mainitunlaisessa hätätilanteessa laivan päälliköllä ole aikaa eikä tilaisuutta sulkeutua radiohyttiin hoitamaan radiopuhelinliikennettä avun saamiseksi, koska hänen on joka hetki seurattava tilanteen yleistä kehitystä hädänalaisessa laivassa ja annettava sen mukaisia ohjeita pelastustöiden suorittamiseksi. Kenelle päällikkö sitten antaa näitä ohjeita? Juuri mainituille perämiehille, joilla päällikön lisäksi saattaa olla radiopuhelimen hoitajan todistus. Tällaisessa onnettomuustilanteessa, jolloin useiden satojen matkustajien joutuminen pakokauhun valtaan on aina huomioon otettava tekijä, ei laivan perämiehillä missään tapauksessa ole tilaisuutta hoitaa hätäradio-liikennettä radiopuhelimella, koska tällaisen radioliikenteen hoitaminen vaatii sitä suorittavalta henkilöltä jatkuvaa oleskelua radiohyttissä radioyhteyksien pitoa varten avun saamiseksi. Perämiesten on tällöin oltava laivan kannella pitämässä järjestystä yllä ja johdettava pelastusveneiden, pelastuslauttojen ym pelastusvälineiden käyttöön ottamista. Tällaisessa onnettomuustapauksessa ei radiopuhelimella näin ollen ole käytännössä sitä merkitystä matkustajien ja laivan oman henkilökunnan turvallisuudelle kuin mitä turvallisuussopimus edellyttää. Radiosähkötyslaitteiden pitovelvollisuudesta myönnetyn erivapauden johdosta tällaisen matkustajalaivan varustamo tosin säästää yhden radiosähköttäjän palkkameno, mutta siitä saattaa olla seurauksena satojen ja jopa yli tuhannenkin ihmisten turvallisuuden vaarantaminen. Tämä ei tunnu lainkaan liikuttavan sellaisia varustamoja jotka pyytävät erivapauden myöntämistä radiosähkötyslaitteiden pitovelvollisuudesta näinkin suurille matkustajalaivoille. Tämä onkin ymmärrettävää kun ottaa huomioon että varustamot ovat taloudellisia yrityksiä ja joiden menetykset onnettomuuden sattuessa korvaa vakuutusyhtiöt.

Kun Oy Vaasa-Umeå Ab viittaa erivapautusta koskevassa kirjeessään siihen, että Ruotsissa on vastaavansuuruiselle laivalle myönnetty erivapautus radiosähkötyslaitteiden pitovelvollisuudesta, viittaamme tässä yhteydessä myös Pohjoismaisen radiosähköttäjäkonferenssin elokuun 23-24 päivänä 1965 hyväksymään julkilausumaan, jonka yhtenä allekirjoittajana on myös Sveriges Fartygsbefälsförening, johon radiosähköttäjät Ruotsissa kuuluvat. Tämän julkilausuman olemme saattaneet kokonaisuudessaan Merenkulkuhallituksen tietoon kirjeessämme 17.11.1965 No 2254/181. Tässä julkilausumassa sanotaan mm seuraavaa:

" Konferenssi esittää että pohjoismaiden hallitukset korostavat erivapauksia myöntäville viranomaisille meriturvallisuussopimuksen hengen ja tarkoituksen huomioon ottamista. Konferenssi esittää myös että pohjoismaiset hallitukset velvoittavat erivapauksia myöntävät viranomaiset ilmoittamaan niille järjestöille, joiden jäsenet purjehtivat laivalla

jolle erivapaus on myönnetty, että he jokaisessa erillisessä tapauksessa saavat itse harkita voivatko hyväksyä erivapauden myöntämisen, huomioonottaen oman meriturvallisuutensa.

Konferenssi tahtoo lopuksi kehoittaa erivapauksia myöntäviä viranomaisia ilmoittamaan julkisesti lehdistössä jokaisen myönnetyn erivapauden, että kaikilla matkustajilla on ennen matkaansa tieto siitä radioturvallisuudesta, joka heille matkalla tarjotaan."

Kaikkeen edellä mainittuun viitaten allekirjoittanut liitto esittää mitä vakavimman vetoomuksen Merenkulkuhallitukselle, ettei Oy Vaasa-Umeå Ab:n omistamalle m/s Prinsessan Margaretha'lle myönnettäisi erivapautta radiosähkötyslaitteiden ja radiosähköttäjän pitovelvollisuudesta laivan liikennöidessä reitillä Göteborg - Frederikshavn.

Palautamme oheellisena asiakirjat.

Kunnioittaen

SUOMEN RADIOSÄHKÖTÄJÄLIITTO r.y.

Erkki Koivisto

Tiedoksi: Posti- ja lennätinhallitus

Suomen Konepäälystöliitto r.y.

Suomen Laivanpäälystöliitto r.y.

Suomen Merimies-Unioni r.y.