

KAUPPA- JA TEOLLISUUSMINISTERIÖ
RADIOSÄHKÖTTÄJÄTYÖRYHMÄ

Radiosähköttäjätyöryhmän työntekijöitä
edustavien jäsenten kannanotto

Radiosähköttäjätyöryhmän työ epäonnistui melko perusteellisesti. Se johtui ennenmuuta siitä, että varustamoyhdistyksiä edustavat jäsenet (varsinkin ahvenanmaalainen) vaativat, että kaikkien Itämerellä ja Pohjanmerellä liikennöivien suomalaisten alusten tulee saada erivapaus kansainvälisen merenkulun turvallisuussopimuksen (Solas) mukaisesta pakollisesta radiosähkötysaseman pitovelvollisuudesta. Tällaisia aluksia kaikista suomalaisista yli 1600 brt:n noin 100 aluksesta on puolet eli 50.

Räätä- ja turvallisuusjärjestelmän käyttäjinä ja aktiivina merenkulkijoina me työntekijäjäsenet katsomme, että paitsi tällainen laajamittainen ja yleinen erivapauksien myöntäminen on täysin selvästi turvallisuussopimuksen sääntöjen vastainen, niin olisi tällainen menettely merenkulkijoiden turvallisuudelle vaarallista ja edesvastuutonta. Solas-määräysten mukaan erivapaudet voidaan myöntää ainoastaan yksittäistapauksissa - ei yleisesti - ja silloinkin vain kun esimerkiksi merenkulun vaarat aluksen reitiltä puuttuvat. Tällaisia vaaroja ei näiltä merialueilla puutu; siitä ovat riittävänä osoituksena kuluvana syksynä Suomenkin rannikolla tapahtuneet lukuistas merionnettomuudet ja ihmishenkien menetykset.

Näillä erivapautuksilla ei myöskään ole tekemistä suunnitella olevan tulevan turvallisuusjärjestelmän käyttöönoton kanssa, kuten harhaanjohtavasti annetaan ymmärtää. Kyse on vain turvallisuusmääräysten helpotuksista.

Uuden järjestelmän suunnittelu on tällä hetkellä vielä pahasti keskeneräinen ja siitä on kansainvälisellä tasolla suuriakin erimielisyyksiä ja tarvittavia kansainvälisiä päätöksiä ei ole olemassa. Alustavien aikataulujen mukaan järjestelmän käyttöönotto nykyisen järjestelmän rinnalla aloitettaisiin aikaisintaan vuonna 1990 ja jatkuisi asteittain vuoteen 1996. Aikataulustakaan ei ole päästy yksimielisyyteen. IMO:n yleiskokouksen päätöksen mukaisesti koko siirtymäkauden ajan nykyiset turvallisuusmääräykset on tarpeen pitää voimassa, jotta kaikkien alusten turvallisuus voitaisiin siirtymäkauden aikana säilyttää. Meriturvallisuuskomiten tähän perustuvan päätöksen mukaisesti tulee turvallisuuden ja järjestelmien yhteensopivuuden takaamiseksi nykyinen järjestelmä ylläpitää, kunnes tuleva järjestelmä on täysin valmis ja todettu vähintään yhtä turvalliseksi kuin nykyinen. Kun uuteen järjestelmään siirtyminen aloitettaisiin aikaisintaan vuonna 1990 ja jatkuisi ainakin vuoteen 1996 niin varustamoyhdistysten jäsenten esitys merkitsisi nyt välittömästi hyppäämistä koko siirtymäkauden yli johonkin vuoden 1996 jälkeiseen kauteen, josta ei siis ole mitään kansainvälisesti voimassaolevia päätöksiä, IMO:n yleiskokouksen edellä mainittua päätöstä (A.420/XI) lukuunottamatta.

Toinen seikka, johon työryhmän työ sortui oli ajan puute. Työryhmän puheenjohtajan ehdotusta määräajan jatkamisesta tammikuun 1986 loppuun eivät varustamoyhdistysten edustajat hyväksyneet. Tällöin olisi ollut käytettävissä enemmän tietoa kansainvälisestä kehityksestä. Nyt kannanotot on pakolla tehty arvailujen ja asenteellisuuksien varassa tosiseikkoihin perustuvien mielestämme välttämättömien tietojen puuttuessa. Meillä työntekijäjäsenillä mernkulkijoina oli myös voittamattomia esteitä päästä osallistumaan täysipainoisesti työryhmän työskentelyyn. Toinen jäsenistä ei esimerkiksi päässyt yhteenkään niistä kokouksista, joissa käsiteltiin työryhmän muistioluonnoksia. Muistioon onkin käsityksemme

mukaan kirjattu osin tästä johtuen lähinnä varustamoyhdistysten edustajien käsityksiä ja kannanottoja. Tästä johtuen ja tasapuolisuuden vuoksi liitämme rinnalle oman muistiomme. Tähän muistioon olemme kokonaisuuden saavuttamiseksi kirjanneet myöskin toisessa muistiossa esiintyvää tekstiä osin sellaisenaan, osin tarkennettuna. Muistiossamme emme kuitenkaan ole puuttuneet moniinkaan yksityiskohtiin, joita olisi ollut aihetta korjata; esimerkiksi suomalaisten alusten mukavuuslippujen alle siirtymisen syyn kytkeminen erivapauskysymykseen on mielestämme kaukaa haettu, varsinkin kun tiedetään, että esimerkiksi ruotsalaisiin laivoihin säännöllisesti lisätään mukavuuslippun alla radiosähköttäjä, mikäli hän on niistä puuttunut. Ainakaan tässä tapauksessa mukavuuslippusiirroissa ei syynä ole miehitys.

Työntekijäjäsenet esittivät työryhmässä, että suomalaisissa aluksissa ryhdyttäisiin eräiden maiden mallin mukaisesti ottamaan tulevan järjestelmän laitteita koekäyttöön. Esimerkiksi Englannissa käynnissä olevasta kokeilusta on saatu hyvin myönteisiä kokemuksia. Taloudellisten etujen vuoksi kokeiluun osallistuvat sikäläiset varustamot haluavat ulottaa sen kaikkiin aluksiinsa. Viranomaisten mukaan myös turvallisuuden taso on kokeilussa voitu riittävästi säilyttää. Radiosähköttäjän on eräin laitejärjestelyin voitu sallia poistua pakollisesta radiovahdinpidosta suorittamaan tärkeitä elektroniikan huolto- ja korjaustehtäviä. Samalla voidaan uusia laitteita koekäyttää turvallisesti. Varustamoyhdistysten edustajat suhtautuivat esitykseen kielteisesti. Käsityksemme mukaan asian ratkaisussa esityksemme merkitsee erittäin huomattavaa kompromissia.

Muistiomme on laadittu samassa asiajärjestyksessä toisen muistion kanssa.

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 radiovirkailijoiden, IMO:n yleiskokouksen edellyttämä, uudistettu koulutus tulisi Suomessakin aloittaa ensitilassa.

Työryhmän Suomen Radiosähköttäjäliiton jäsenet

1) Miten saadaan ensimmäinen ja
 sitä mukaa seuraavat laivat
 Itämerellä ja Pohjannemellä
 varustettua uusilla ja radiotä-
 köillä ja korvaavien laitteiden
 Valmiit keskustelemaan valta-
 meriliikenteessä englantilaisen
 mallin mukaisesta kokeilusta
 Jos varustajilla valmiutta kehittää
 ps-ammattia niin ST:lla valmius
 keskustella muista kysymyksistä

Pienemmistä yhtiöistä
 yhtiöistä pienempiin kus-
 tannuksiin se saadaan
 keino, kilpailijat (Itämeri ja
 Pohjannemi).

= ehdoton vaatimus, että
 sähköllä ja potkusta ilos;
 ei kiinnostu miten ke-
 hitään ammattia, koska
 päämäärä ammattiin lopetta-
 mine. on voittaminen tänä
 päivänä;
 - rad sääh
 - sähkömieh
 - konemestari
 - osittain rekiamies