

MERENKULUN UUSI HÄTÄ- JA TURVALLISUUSJÄRJESTELMÄ

Kansainväliset sopimukset

Kansainvälisen v. 1979 tehdyn etsintä- ja pelastussopimuksen sekä toisaalta kansainvälisen radio-ohjesäännön luonteesta on tehty selkoa jo työryhmän edellisessä väliraportissa. Etsintä- ja pelastussopimus asettaa tietyn kansainvälisten hätätaajuuksien päivystysvelvoitteen sopijavaltioille, kun taas radio-ohjesääntö vaatii hätäpäivystystä vain niillä taajuusalueilla ja niinä aikoina, kun ko. rannikkoasema on avoinna yleiselle liikenteelle.

Kansainvälisen teleliikenneliiton (ITU) koolle kutsumassa maailman hallinnollisessa siirtyvän liikenteen radiokonferenssissa v. 1987 (WARC MOB-87) mm. annettiin lopullisesti uuden maailmanlaajuisen hätä- ja turvallisuusjärjestelmän (GMDSS) hälytys- ja hätäliikennetaajuudet sekä laadittiin liikennöintisäännöt ko. taajuuksille. Näiden kansainvälisen radio-ohjesäännön määräysten voimaantulo on sovittu tapahtuvaksi 1.7.1991. VHF-kanavan 70 käyttö digitaalielektiivikut-suun on ollut sallittua jo 1.1.1988 lähtien. Nykyistä hätä- ja turvallisuusjärjestelmää koskevat määräykset pysyvät myös voimassa, kunnes ne kumotaan tai muutetaan suosituksiksi jossakin hallinnollisessa radiokonferenssissa GMDSS:n käyttöönoton jälkeen. Kokemuksen pohjalta joudutaan myös GMDSS-sääntöjä varmasti parantelemaan.

Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) v. 1988 koolle kutsuma GMDSS-konferenssi uusi mm. ihmishengen turvallisuutta koskevan sopimuksen (SOLAS) radioliikennettä koskevan IV luvun kokonaan. Merkittävin periaatteellinen muutos on se, että sopijavaltioille asetetaan velvoitteita GMDSS:n suhteen. GMDSS perustuu ensisijaisesti alusten ja pelastuskeskusten välisiin yhteyksiin; alusten keskinäinenkin yhteydenpito toki säilyy. Uusi IV luku tulee maailmanlaajuisesti voimaan 1.2.1992, ja sen määräykset koskevat kansainvälisiä matkoja tekeviä matkustaja-aluksia ja yli 300 brt ~~kokoisia~~ aluksia vaihteittain siten, että ko. aluksilla on oltava täydellinen GMDSS-radiovarustus 1.2.1999. Tällöin poistuu käytännössä tarve päivystää nykyisen järjestelmän hätätaajuuksia, ellei kansallinen järjestelmä sitä vaadi. GMDSS:n käyttöönotto vaatii vielä paljon kansainvälistä yhteistyötä IMOn piirissä.

SOLAS ei koske Suomen sisävesiä (esim. Saimaa) eikä kotimaan matkoja tekeviä eikä pieniä aluksia, esim. kalastusaluksia ja huviveneitä. Ne kuuluvat kansallisten määräysten alaisuuteen. Jos radiovarustus pidetään vapaaehtoisella pohjalla, ko. alukset voivat olla ilman radio-laitteita tai käyttää vaikkapa NMT-puhelimia.

Merenkulun turvallisuuteen liittyvän muun kuin suoranaisesti hätää koskevien liikennelajien osalta on myös eräitä kansainvälisiä määräyksiä ja sopimuksia. Mm. sääsanomia, merenkulkijoille annettavia tietoja, lääkintäneuvontaa ja NAVTEX-sanomia koskevia liikennöintisääntöjä on radio-ohjesäännössä. Kaikkia aluksia koskevassa SOLAS V luvussa sopimusvaltiot sitoutuvat tiettyihin merenkulun turvallisuuteen liittyvien varoitusten lähettämistä ja vastaanottamista sekä säätietoja koskeviin velvoitteisiin. IMO on tehnyt 11. kansainvälisen hydrografikonferenssin päätösten perusteella maailman merenkulkuvaroituspalvelua koskevan päätöksen, ja mm. Itämeren-Pohjanmeren maiden kesken on sen pohjalta laadittu alueellinen NAVTEX-järjestely. Kansainvälisen sääjärjestön (WMO) teknisessä ohjesäännössä on merenkulun säätä koskevia varoituksia ja säätiedotuksia koskevia määräyksiä

ja suosituksia. Kansainvälinen työjärjestö (ILO) asettaa eräitä vaatimuksia lääkäriin viestien välitykselle radion tai satelliitin kautta merenkulkijoiden terveyden- ja sairaanhoitoa koskevassa yleissopimuksessa. Lääkintäneuvonta onkin eräs syy, miksi uudessa SOLAS IV luvussa vaaditaan alukselle myös "yleiseen liikenteeseen" soveltuva radiolaite.

Teknisiä näkökohtia

GMDSS perustuu automaattisiin radiojärjestelmiin, erityisesti digitaali-elektiivikutsumoon (DSC) ja satelliittijärjestelmiin. Alusten radiovarustus määräytyy sen mukaan, mitkä radiojärjestelmät kattavat sen merialueen, jolla alus on oikeutettu liikkumaan. Kaikissa sopimuksissa ei siis tule välttämättä olemaan esim. satelliittipäätettä. Sopimusaluksissa kuitenkin aina oltava VHF-radiopuhelin, koska sitä tarvitaan myös VHF-rannikkoasemien kuuluvuusalueen ulkopuolella alusten välisiin yhteyksiin. Hätätapausten kuuntelupäivystystä ei suoriteta, vaan esim. DSC:tä käyttäen voidaan lähettää hätähälytys, jonka kuuluvuuseräisyydellä olevat alukset ja rannikkoasemat automaattisesti vastaanottavat. DSC:llä voidaan lähettää myös kaikille asemille, tietylle alukselle tai rannikkoasemalle osoitettu kutsu.

Merenkulun satelliittijärjestelmät INMARSAT ja COSPAS/SARSAT ovat jo olemassa, vaikka niiden hätä- ja turvallisuusfunktion kansainvälistä rahoitusta ei olekaan vielä lopullisesti järjestetty. Sen sijaan mm. Suomen osuus Itämeren alueella tarvittavasta 2187.5 kHz DSC-verkosta on rakentamatta. Sen lisäksi saattaa tulla tarpeelliseksi rakentaa ainakin kansallista järjestelmää varten rannikon kattava VHF DSC-verkko.

DSC:n avulla lähetettyjä hätähälytyksiä ei tarvitse vastaanottaa erityisillä rannikkoasemilla, vaan ne voidaan kytkeä suoraan pelastuskeskuksiin kuittausta ja toimenpiteitä varten. INMARSAT- ja COSPAS/SARSAT-maa-asemien vastaanottamat hätähälytykset välitetään jo nyt meripelastuskeskuksiin ja ilmailupelastuskeskuksiinkin, vaikka erityisiä kansainvälisiä sopimuksia ei asiasta liene tehtykään. Lisäksi alusten lähettämät varoitukset ja pikasanomat on vastaanotettava myös rannikolla (eikä ainoastaan lähellä olevissa aluksissa) mahdollista edelleen tiedottamista varten. Lopuksi alukset tarvitsevat pääsyn yleiseen televerkkoon lääkintäneuvontaa varten.

Pelastuskeskukset luonnollisestikin hälyttävät pelastusyksiköt ja DSC:tä käyttäen lähellä olevat alukset hätätapaustapaikalle. Lisäksi pelastuskeskus saattaa joutua ilmoittamaan DSC-yleiskutsulla ja antamaan varoituksia ja pikasanomia alueellaan oleville aluksille. NAVTEX-vastaanottimilla varustetuille aluksille tarkoitetut merenkulkuvaroitukset ja tiedotukset koordinoi jo nyt merenkulkuhallitus. INMARSATin kautta annettavien varoitusten koordinointi ~~lienee~~ myös järjestettävä.

Nykyistä hätä- ja turvallisuusviestintää joudutaan hoitamaan GMDSS:n kanssa rinnan aina ~~vuoteen~~ 1999 asti, joten kotimaan liikenteessä olevat alukset ja esim. huviveneet voivat edelleenkin käyttää sitä kansallisena järjestelmänä. Kahden järjestelmän ylläpito on kuitenkin taloudellisesti raskasta. Vastuullinen viranomaisen joutuukin määrittelemään, mitkä nykyjärjestelmän palvelut ovat välttämättömiä ja missä laajuudessa. Samoin ko. viranomaisen joutuu päättämään, harmonisoidaanko kansallinen järjestelmä GMDSS:n kanssa yhteensopivaksi vai jatketaanko joidenkin nykyjärjestelmän hätätapausten kuuntelua vielä v. 1999 jälkeenkin.

Ehdotus

Työryhmä ehdottaa ratkaisuksi neljättä edellä mainituista vaihtoehtoista siten, että mainittu viranomaislainen on merenkulkuhallitus. Näin ollen merenkulkuhallitukselle annettava kokonaisvastuu hätä- ja turvallisuusradioviestinnästä otetaan erilleen muun meripelastuspalvelun suunnittelusta, johtamisesta ja valvonnasta samoin kuin meripelastuspalveluun osallistuvien viranomaisten ja yhteisöjen toiminnan yhteensovittamisesta, jotka kuuluvat rajavartiolaitokselle. [Siten vastuu esin. kansainvälisen etsintä- ja pelastussopimuksen noudattamisesta jakautuisi kahdelle viranomaiselle, kun taas SOLAS ja erityisesti sen 4. luku jäisivät kokonaisuudessaan merenkulkuhallituksen vastuulle.

Järjestely vaatisi aluksi yhden diplomaattisen merenkululaitoksen keskuhallintoon huolehtimaan mm. tarvittavista investoinneista, tilaustoista ja hätä- ja turvallisuusviestintäjärjestelmän kehittämisestä. Suunnittelutyöt, rakentamisen, ylläpidon, varsinaisen viestinnän ja muut käytännön toimet laitos voisi joko hoitaa itse tai tilata harkintansa mukaan eri yrityksiltä, mukaan luettuna posti- ja telelaitos. Tarvittavat varat merenkulkuhallitus esittäisi valtion tulo- ja menotarvion.

Yhteistyötyöryhmän jatkuvaa hätä- ja turvallisuusviestinnän järjestelyistä?

Tarvittavat säädösmuutokset

Tähän kappeluun muutakin muutoksia!!

Kysymyksessä olevia laitoksia koskeviin lakeihin järjestely ei vaadi muutoksia, so. lait. rajavartiolaitoksesta, posti- ja telelaitoksesta ja merenkulkuhallituksesta soveltuvat sellaisinaan. Meripelastuspalvelua koskevan lain (628/82 ja 1142/85) 2§ pitäisi täydentää kuvastamaan ehdotettua meripelastuksen jaettua koordinoituvastuuta rajavartiolaitoksen ja merenkululaitoksen kesken, mutta vähemmällä vaivalla merenkululaitoksen osuus voitaisiin säätää asetuksessa. Lain 3§ velvoittaa merenkululaitoksen ja posti- ja telelaitoksen osallistumaan (viranomaisina) meripelastuspalveluun. Tarkasti ottaen olisi tästä pykälästä poistettava sanat "posti- ja telelaitos", josta merenkululaitos voisi vastata hätä- ja turvallisuusviestinnästä vastaavana viranomaisena hoitaa asiat mieleisellä tavalla. Lain 6§ jäisi edelleenkin velvoittamaan myös posti- ja telelaitosta. Koska mainittu 3§ kuitenkin viittaa asetukseen ko. osallistumisen laajuuden osalta, työryhmän mielestä lain ajanmukaistaminen tältä osin voitaisiin jättää muiden ehkä lähiaikoina tarpeellisiksi tulevien lain muutosten yhteyteen. Välitön muutostarve rajoittuu siis vain meripelastuspalveluasetuksen (661/82) 1§ 2 momentin 4) kohtaan.

Työryhmä ehdottaa yllä mainitun 4) kohdan uudeksi sanamuodoksi:

"4) merenkululaitos huolehtii hätä- ja turvallisuusviestinnästä sekä siihen osallistuvien viranomaisten, laitosten ja yhteisöjen toiminnan yhteensovittamisesta."