

FROM:

Suomen Tietoliikennetekniset r.y.

DATE:

14.10.1994

PAGES:

1 + 2

Terve!

Tässä Hesarin juttu hätäliikenteestä.

73

Butel

ASAHI SHIMBUN



siljoonan markan
rjalisuuden Nobe-
ryönnettiin japani-
aburo Oelle, joka
ut kolmisenkym-

Nobel
Aasiaan
oden
jälkeen

Sivu C 5

EJANNE
06% LTA
A VIIVANNE
3



tti intohimoja, mut-
rosentti jäi lopulta
nsanäänestys on ta-
ssa Euroopan mais-
et äänestävät jo ru-
nskassa kansan sana

"Mä sanon sulle paikan nyt.
58 latituuria, pieni hetki ...22 astetta.
...todella pahalta näyttää nyt tässä kyllä."

HANNU VIERULA / PRESSFOTO



Kansainvälisen tutkimuskomission suomalainen jäsen Kari Lehtola käynnistää nauhurin, joka toistaa Estonian viimeisistä radioliikenteestä tallennetun nauhoituksen.

Estonian radioviestit eivät kerro turman syytä

Helsingin Sanomat

Estonian viimeiset radioviestit eivät vastaa kysymykseen, miksi alus kallistui ja upposi reilut kaksi viikkoa sitten Utön ulkopuolella. Silja Symphony'n nauhoittamissa keskusteluissa Estonia ei millään tavoin viittaa turman syyhin.

Estonia lähetti ensimmäisen hätäkutsunsa noin kahdeksan minuuttia ennen kuin sen radio väheni lopullisesti.

Kutsu oli hyvin heikko, ja alus tavoitelti ilmeisesti Viking Linen Mariellaa. Yhteydenotto kuultiin Silja Symphonyllä, joka kytki nauhurinsa päälle ja tallensi Estonian viimeiset viestit eli sen yhteydenpidon Silja Europan kanssa.

Turman tutkimuskomissio julkisti nauhan torstaina Helsingissä.

Estonialta äänessä oli kaksi miestä, ja alus kävi keskustelunsa Europan kanssa englanniksi ja suomeksi.

"Joo meillä on nyt tässä ongelma, on

paha kallistuma oikealle puolelle, uskon että on pari-kolmekymmentä astetta. Voisitko sä tulla apuun ja pyytää myös Viking Line apuun", Estonia pyytää pian Mayday-kutsunsa jälkeen.

Laivan viimeisistä sanoista on jo erittäin vaikea saada selvää. Alus ei ilmeisesti kuitenkaan upponut heti, sillä komentosilalla todennäköisesti olleet perämiehet nähtiin myöhemmin venekannella.

Sivu A 5

ASIOCH (tänne kättyä viik-
kolla Irakin keskitettyä joukkoja
Kuwaitin vastaiselle rajalle.
Sivu C 2

PERJANTAI

Puolet kansasta EU-jäsenyyden kannalla

□Tuoreen mielipidetiedustelun mukaan 50 prosenttia suomalaisista kannattaa Suomen jäsenyyttä Euroopan unionissa, 28 prosenttia vastustaa ja 22 prosenttia ei osaa vielä sanoa. Taloustutkimuksen Yleisradiolle tekemän kyselyn mukaan 61 prosenttia ennakkoäänestäneistä kannatti jäsenyyttä, 30 prosenttia vastusti.

Kotimaa, sivu A 7

Kaksi sivua lukijoiden kirjoituksia Euroopan unionista

Mielipide,
sivut A 14 ja A 15

TÄNÄÄN

A	Henkilöuutiset	A4
	Kotimaa	A5-A13
	Mielipide	A14-A15
	Sää	A16
	Kuolinilmoitukset	A6
B	Kaupunki/Uusimaa	B1-B4
	Talous	B12-B14
	Raha	B15
	Kauppapaikka	B4-B11
C	Ulkomaat	C1-C4
	Kulttuuri	C5-C9
	Urheilu	C11-C15
D	Kalenteri	D1-D5
	Viikon tv & radio	D13
	Kuva & ääni	D14
	Sarjakuvat	D14
	Urheilu & radio	D15-D16
	Luokitellut ilmoitukset	D6-D12

64 sivua

KOTIMAA

Estonian viestit kuuluivat heikosti

Keskustelu hätäkanavalla vaikenä kahdeksan minuutin kuluttua Maydaysta
Tutkijoiden mukaan alus tuskin upposi heti yhteyden katkeamisen jälkeen

HANNU SALMI
Helsingin Sanomat

Autolautta Estonian radio vaike- ni onnettomuustyönä hätäkanavalla arviolta kahdeksan minuutin kuluttua ensimmäisen Mayday-viestin jälkeen. Ensimmäinen kutsu oli heikko ja epäselvä: Mayday, Mayday, Estonia Ship. Viimeisestä sanastakaan ei ole täyttä varmuutta.

Noin kymmenen sekuntia toista hätäkanavasta Estonian kutsu ilmeisesti Viking Linen Mariella-lautta.

Silja Symphony kuuli Maydayn ja laitoi heti nauhurinsa päälle. Kansainvälinen tutkimuskomissio julkisti nauhan torstaina. Kiehnä ovat sekä englanti että suomi, suomi tosin osittain voimakkaasti virolaisella korostuksella, ja nauha on välillä pitkiä taukoja.

Tau... ja soi sumusireeni

Nauhan alussa kuuluu useaan kertaan Estonian sumusireenin ääni — ilmoitus häädästä ja herätys laivan matkustajille.

Viestejä välittää Estonialta kaksi miestä, mutta tutkijat eivät vielä tiedä, ketä he olivat. Komissio uskoo kuitenkin, että äänet pystyttiin tunnistamaan.

Aluksen komentosillalla arvelaan olevan tuolloin ainakin toisen ja neljän perämiehen sekä mahdollisesti muutakin väkeä.

Komission jäsen Heimo Iivonen uskoo, että radiossa oli ensin joku nuorempi, jolle oli annettu tehtäväksi ottaa yhteys ja lähettää hätkätsu.

"Kun se ei ole mennyt perille, sinne on mennyt tietysti vanhempi ja vähän ärkämpi ja voimakasäänempi, joka on sitten saanut asian lävisi. Siinä vaiheessa siellä on ollut kyllä jo hankala tilanne."

Nauhalla on keskustelu kansainvälisellä VHF-hätäkanavalla 16, ja ääni Estonian radiosta on heikko.

Tutkintaa Suomessa vetävän Kari Lehtolan mukaan on mahdollista, että aluksella oli pieni VHF-laite. Onnettomuustyönä oli

muutenkin vaikeuksia kanavan 16 liikenteessä, sillä jonkin VHF-radion lähetyksiä jäänyt päälle ja häiritsevä kuuluvuutta. Synnä voi olla laitevika tai huolimattomuus. Onnettomuuspaikka on vielä pahassa vaiheessa, sillä esimerkiksi nmt- ja gsm-puhelimilla sinne on aika toivotonta yrittää. Turun meripelastuskeskuksen viestipäiväkirjan Mayday on

merkitty tullee kello 1.24. Ajassa voi olla parin kolmen minuutin heitto suuntaan tai toiseen, koska kirjaamiset tehdään jälkikäteen. Kuusi minuuttia Maydayn jälkeen Estonia vaikenä.

Viime hetkellä Silja Europa yritti selvittää aluksen sijaintia. Viimeiset sanat ovat kuitenkin niin epäselviä, ettei niitä ole pystytty tulkitsemaan. Europa kuuli

itaisen leveyden lukemiksi 48 minuuttia, kun oikea luku oli 40. 40 minuuttia on kahden meripeninkulman eli vajaa neljän kilometrin päässä oikeasta paikasta, 48 minuuttia viiden meripeninkulman.

Kari Lehtolan mukaan Estonia ei ilmeisesti upponut heti yhteyden katketta lopullisesti. Olisi

luotavaa, että viestittäjinä olivat vahtiperämiehet, ja yksi silminäköistä on nähty heidät kannella yrittämässä irrottaa pelastuslauttoja ja veneitä.

Nauhojen perusteella tutkijat pystyvät aika tarkkaan laskemaan onnettomuuden kulun. Heillä on nyt käytössään myös merivartioston nauha. Tutkimuskomission jäsen Tuomo

Karppinen kertoi torstaina, että Estonian keularamppi on vähemmän auki kuin aluksi luultiin. Ensimmäisten kuvien perusteella puuttiin, että ramppi oli ylhäältä noin metrin auki. Nyt näyttää, että rakos on puolisen metriä.

Ramppi ei ole väännyt, mutta siinä näkyy vaurioita, jotka irronnut keulavisiiri on ilmeisesti aiheuttanut.

Estonian viimeiset keskustelut

Estonia-Silja Europa

Europa Estonia
Silja Europa, Estonia
Europa-Estonia
Estonia, this is Silja Europa replying on channel 16. (Estonia, tässä Silja Europa vastaa kanavalla 16)

Estonia-Europa
Silja Europa
Europa-Estonia
Estonia, this is Silja Europa on channel 16 (Estonia, tässä Silja Europa kanavalla 16)

Estonia-Europa & Mariella
Silja Europa, Viking, Estonia
Europa-Estonia
Estonia, Estonia

Estonia
MAYDAY, MAYDAY
Estonia-Europa
Silja Europa, Estonia

Estonia-Estonia
Estonia, Silja Europa, are you calling Mayday? (Estonia, Silja Europa, lähetittekö hätäviestin?)

Estonia, what's going on? Can you reply (Estonia, mitä tapahtuu? Voitteko vastata?)

Estonia-Europa
This is Estonia. Kuka se on siellä?

Silja Europa, Estonia
Europa-Estonia
Yes, Estonia, this is Silja Europa (Kyllä Estonia, tässä on Silja Europa)

Estonia-Europa
Hyvä huomenta. Puhutko sä suomea?

Estonia-Estonia
Joo, puhun suomea

Estonia-Europa
Joo meillä on nyt tässä ongelma, on paha kallistuma oikealle puolelle, uskon että on parikolmekymmentä astetta. Voisiko sä tulla apuun ja pyytää myös Viking Line apuun

Europa-Estonia
Joo, Viking Line on tässä perässä ja meni varmaan tieto. Voisiko antaa sun position?

Estonia-Europa
Meillä on blackout, emme saa nyt, mä en osaa sanoa sitä

Europa-Estonia
Okey, selvä, ryhdytään toimiin

Europa-Mariella
Silja Europa, Mariella

Mariella-Europa
Joo Europa, här Mariella... Mariella, här var Europa 16 (Joo, Europa, tässä Mariella, Mariella, tässä oli Europa 16:lla)

Europa-Mariella
Fick du klart för dig var deras position var, är det dom som är här till babord om oss. (Saitko selville heidän sijaintinsa, ovatko juuri he meistä vasemmalle)

Mariella-Europa
Nej, jag fick ingen position av dom, men dom måste nog vara här i närheten, de har tjugo graders styrbords slagsida och blackout. (Ei, en saanut heiltä sijaintia, mutta heidän täytyy kyllä olla jossakin tässä lähellä, heillä on 20 asteen kallistuma oikealle ja blackout)

Europa-Mariella
Jag tror att de är på våran babords sida här ungefär en 45 grader. (Luulen, että he ovat vasemmalla puolellemme noin 45 asteen kulmassa)

Mariella-Europa
Okey jo, jag spurrar skepparn just. (Okey joo, herätän juuri kipparia)

Estonia-Europa
Silja Europa, Estonia
Europa-Estonia
Estonia, Silja Europa

Estonia-Europa
Oletteko tulossa apuun?

Europa-Estonia
Joo, kyllä. Voitteko sanoa ihan onko teillä mitään paikkaa tarkkaan

Estonia-Europa
En osaa sanoa, koska meillä on blackout tässä

Europa-Estonia
Joo, te näette meidät kyllä, vai?

Estonia-Europa
Kuulen kyllä joo

Europa-Estonia
Okey, me ruvetaan selvittämään teidän paikkaamme nyt tässä. Pieni hetki. Joo selvä, että me tullaan apuun totta kai, mutta meidän täytyy nyt määrittellä teidän paikka

Ilmeisesti Mariella
Helsinki-radio, Helsinki-radio... kallar kanal 16 (kutsuu kanavalla 16)

Europa-Mariella
Mariella, Silja Europa

Mariella-Europa
Jo, här var Mariella (Joo, tässä Mariella)

Europa-Mariella
Jo, har du fått någon synkon-takt till Estonia alls? (Oletko saanut minkäänlaista näköyhteyttä Estonian?)

Mariella-Europa
Nej (Ei)

Europa-Mariella
Måste börja försöka hitta den nånstans då lite svårt att säga då när de inte gav någon position. (Täytyy alkaa yrittää löytää se jostakin kun on vähän vaikea sanoa, kun he eivät antaneet sijaintia)

Estonia-Europa
Silja Europa, Estonia

Europa-Estonia
Estonia, Silja Europa

Estonia-Europa
Mä sanon sulle paikan nyt

Europa-Estonia
Joo, anna tulla

Estonia-Europa
58 latituuria, pieni hetki... 22 astetta

Europa-Estonia
Okey 22 astetta, selvä lähde-tään sinne

Estonia-Europa
Elikä siis 59, 58 latituuria ja 22 minuuttia

Europa-Estonia
59,22 minuuttia longituudi

Europa-Estonia
21,40 idässä

Europa-Estonia
21,40 itäistä, okey

Estonia-Europa
Todella pahalta todella pahal-ta näyttää nyt tässä kyllä

Europa-Estonia
Joo ja pahalta näyttää. Me ollaan tulossa ja se oli 21,40

Estonia-Europa
(Epäselvää) sanoit

Europa-Estonia
48, okey

Tämän jälkeen vain koinaa. Keskustelut käytiin englanniksi, suomeksi ja ruotsiksi, su-luissa olevat käännökset toimitu-tuksen.

Estonian viimeiset sanat Eu-ropalle ovat äärimmäisen epä-selvää.

Matkustajien luettelointia aiotaan tiukentaa

PAAVO TUKKIMÄKI
Helsingin Sanomat

Laivamatkustajia on vast'edes tarkoitus luetteloida huomatta-vasti kattavammin kuin vielä vii-me keväänä aiottiin. Pakollinen matkustajalista vaadittaisiin lähes kaikilta Suomen satamista säännöllisesti liikennöiviltä aluksilta. Eduskunnan keväällä kaatamassa hankkeessa luettelointi olisi koskenut lähinnä vain pitkiä yövuoroja.

Nyt matkustajien listaus perustuu merenkulkuhallituksen suositukseen, jota esimerkiksi Viking Line ei noudata.

Maininta pakollisista matkusta-jaluettelointia sisältyy merilain muutokseen, joka yhdessä uuden alusturvallisuuslain kanssa on tarkoitus antaa eduskunnan käsiteltäväksi ensi kuussa. Listauksesta annettaisiin tarkemmat ohjeet asetuksella, jonka tarkkaa sisältöä vielä pohditaan.

Liikenneministeri Ole Norrback (r) pitää kuitenkin selvänä, että uusi asetus on huomattavasti tiukempi kuin keväinen. Ministeri "kiittelee" eduskuntaa siitä, että se kaatoi keväisen esityksen.

Estonia-turman jälkimainingeissa on nyt tilaisuus tiukem-paan rajanvetoon.

Ihan Helsingin edustan turisti-vesibusseja listaus ei ehkä koske, mutta likeltä liippaa, Norrback arvioi.

Merenkulkuneuvos Heikki Valkonen merenkulkuhallituksen usko, etteivät luetteloihin enää kelpaisi maininnat: neljä kertaa Valkonen tai Valkonen ja kaksi lasta. Nyt kerättäisiin tarkasti nimet talteen.

Uutta alusturvallisuuslakia on valmisteltu jo pari vuotta, mutta kiistat viranomaisvaltuuksien laajuudesta ovat viivytäneet sen valmistumista. Nykyinen lainsäädäntö on ministerin mukaan vanhentunut, ja asiassa on jo osin eletty

uuden lain mukaan.

Uusi laki lisäisi viranomaisten valtuuksia ja tehtäviä. Nyt voidaan valvoa lähinnä vain alusten teknistä kuntoa ja sitä, että miehistö on tarpeeksi ja se omaa tarpeelliset pätevyydetodistukset. Tulevaisuudessa olisi mahdollisuus kurkistaa myös todistusten taakse eli katsoa, osaaako laivaväki todella sen, mistä se on todistuksensa saanut.

Laivojen ohella viranomaisilla olisi mahdollisuus valvoa myös varustamojen maissa olevaa turvaorganisaatiota. Kokemusten mukaan suuri osa laivan turvalli-suuteen liittyvistä ratkaisuista

tehdään maissa varustamon konttorissa.

Laki tarjoaisi uusia keinoja uppiniskaisten taltuttamiseen. Näitä olisivat muun muassa uhkasakko ja mahdollisuus kieltää työskente-ly meriammateissa.

Merilakiin taas on suunniteltu pykälää, jonka nojalla tuomiois-tuin voisi määrätä toistuvasti ja törkeästi turvämääräyksiä rikko-van varustamon toimenpidekiel-toon eli yhtiötä estettäisiin harjoittamasta merenkulkua.

Liikenneministeri Norrbackin mukaan kielloista on vielä neuvoteltava oikeusministeriön kanssa.

Uhreista tunnistettu tähän mennessä 48

STT

Kaikkiaan 48 autolautta Estonian uhria on tähän mennessä tunnis-tettu. Uhrien tunnistuskomissio vahvisti kokouksessaan torstaina 24 uhrien henkilöiden. Yksikön tutkittavana on 92 vainajan henkilöiden.

Tunnistetuista 15 oli Viron ja yhdeksän Ruotsin kansalaisia. Ensimmäinen yksittäinen Estonian uhri luovutettiin omaisten edustajille torstaina.

Isokarin majakkasaaresta suunnitellaan kiehtovaa veneilykohdetta



DANISH RADIO OFFICERS UNION

20TH OCTOBER 1994.

Speech by S. Bøje Larsen,
Gen. Secretary - Danish Radio Officers Union.
at the International Press Conference
in Hotel Intercontinental, Helsinki.
on Thursday 20th October 1994.

Ladies and gentlemen,

The loss of M/S "Estonia" with crew and passengers on the 28th of September 1994 is one of the most fatal sea-disasters we have witnessed, and numerous questions have been posed. We - the radio officers - are among those, who have a professional attitude to the disaster, and we do ask - how could it happen, or even: Why was only one MAY-DAY alert transmitted? And why was the alert not initiated before 00.24 o'clock on Wednesday night?

We know that investigations are conducted by a special commission composed by specialists from Estland, Sweden and Finland, and we are of course anxious to learn the findings of this commission.

As far as we have been told M/S "Estonia" carried a full GMDSS radio equipment, which in theory should indicate that the most modern radiofacilities was at hand in order to alert and attract attention of all rescue units. But we heard of only one alert - on VHF-radio, Channel 16, and that was the signal "May Day" at 00.24 Swedish local time. How could it be? M/S "Estonia" had several GMDSS facilities, ready to call for help!

Now, what is GMDSS?

Global Maritime Distress and Safety System or for short: GMDSS - has been developed to provide mariners with a global communication and locating network, and the individual elements of GMDSS is so constructed that persons with a minimum knowledge of communication can operate the system.

From the turn of this century until 1992 all ships with a gross tonnage of 1600 and above carried a radiotelegraph station, operated by a licensed radiotelegraphist - called a radio officer. The system was supplemented by radiotelephone communication facilities and the philosophy was until 1992, that all ships listened on 500 kHz (radiotelegraphy) and 2182 kHz (radiotelephony) 24 hours a day to safeguard that any SOS or May-Day signals would be intercepted from the very second they were transmitted from a ship in distress.

Now, International Maritime Organization (IMO), an agency under the United Nations, decided in 1977 to develop a totally new radioconcept for rescue, primarily based on satellite communication.

DANISH RADIO OFFICERS UNION

20TH OCTOBER 1994.

PAGE 2.

The IMO decided at the same time that the old radiotelegraph- and radiotelephone system should be operative in parallel to the GMDSS in the transition period in order to ensure that the new system would function at least as good as the old radio safety sytem, but already from 1992 several countries granted dispensations from the old system and thus relied 100 per cent on GMDSS.

How does the GMDSS work ?

Three geostationary satellites 36.000 kilometers in outer space is firmly positioned over the Atlantic Ocean, the Indian Ocean and over the Pacific. From these positions the satellites overlook most of the globe. The polar regions cannot be covered satisfactorily from the geostationary satellites, and therefore a supplementary orbit of polar satellites are cruising round the globe over North and South Poles in approximately 800 kilometers height.

On board all GMDSS-ships a satellite terminal is installed. It contains a radio transmitter and receiver and operates on very high frequencies. From the terminal the radio operator - usually a navigator - can initiate a phone call to any telephonenumber in the world. He can also use the telex function and thus communicate in writing directly with a shipping company, an agent or anybody else for that matter as long as the receiver has a suitable terminal.

It is the International Maritime Satellite Organisation (INMARSAT) who actually owns the space segment, whereas the ship terminals are the property of the shipping companies. Whenever a phone call or telex are in use the user will be charged. We deal with a commercial entity, owned by most governments of the world on a shareholdning basis.

In the INMARSAT satellite segments room has been made for alerts. Alerts have priority. If a channel is in use, an alert will surpress the commercial traffic in order to release the channel for distress traffic.

When a ship initiates an alert, the signal is received by a satellite and immedeatly retransmitted to a coast earth station, which passes on the distress message to a Rescue Coordination Centre (RCC). The RCC acknowledge the receipt of the distress message and then initiate a call to the region, where the ship in distress is located in order to call for assistance from ships in vicinity. If the ship in distress is close to the shore, even helicopter assistance may be available.

The distress message which follows the alerting phase contains information such as ship identification, position and nature of distress. If a distress call is intercepted by the COSPAS-SARSAT system, which is the polar orbiting satellite system, the position of the ship in distress will be determined by double technique.

DANISH RADIO OFFICERS UNION

20TH OCTOBER 1994.
PAGE 3.

More than one passage of the polar orbiting satellites are necessary to determine the position of the ship in distress.

Whereas the geostationary satellite promptly deliver the pick up distress message to a Coast Earth Station and RCC, the polar orbiting system may delay the distress message, because the polar orbiting satellite shall pass a Coast Earth Station in line of sight, before it is possible to deliver the distress message.

GMDSS has a secondary means of alert based upon terrestrial radiocommunications on medium-, high- and very high frequencies. On the high seas an alert would normally be initiated by using the satellite terminal. In case this is not possible a distress call can be initiated on the HF transceiver. The two systems - the satellite and the terrestrial systems shall appear electrically and operationally separated and shall be able to operate independently of each other.

The alert is normally easy to initiate. You press the red button on your panel, and off goes the distress call. However, if disaster overwhelms a ship before an alert can be initiated a float-free EPIRB is automatically released and activated.

EPIRB means: Emergency Position Indication Radio Beacon. Every ship over 300 Gross Tonnage shall carry two EPIRBs capable of being manually or automatically activated to float free.

These EPIRBs operate on 406 MHz and the signals from these EPIRBs are picked up by the polar orbiting system. The position of the distress is then broadly determined, but as the sea and wind can be rough, another facility is at hand.

Every ship over 300 GRT shall carry two Search and Rescue Radar Transponders. The SART transmits on 9 GHz, the same frequency used by ships' radar installation. The SART is capable of transmitting up to 8 nautical miles, and if and when the rescuing unit comes within that range, special blips on the radar screen will indicate the direction to the SART and the life raft.

Now, I realise that there are many more details related to the GMDSS which I could expand upon, but I have taken into consideration the time limit and therefore confined my speech to the mere outline of the GMDSS. However, should you have questions on the GMDSS issue, I am of course ready to reply to the best of my ability.

Helsingfors 20.10.1994

SJÖFARTENS NÖDRADIOSÄKERHET BÖR ÅTERSTÄLLAS

Vid MS ESTONIAS förlisning fungerade inte den moderna tekniken och över 900 människor miste livet.

Det förekom allvarliga brister i nödradiosystemet. Sjöfartens globala nöd- och säkerhetssystem (GMDSS) misslyckades totalt, det fungerade inte alls.

Det förra fungerande nödradiosystemet har för tidigt körts ned och tagits ur bruk, utan att det nya systemet på något sätt har bevisats vara bättre än det förra, eller ens tagits i bruk.

Branschens fackmän världen över har varnat särskilt för farorna under övergångsperioden mellan det gamla och det nya systemet. Det nya systemet bör i praktiken konstateras vara säkrare än det gamla, förrän det gamla kan tas ur bruk utan att äventyra sjösäkerheten. I Östersjöområdet har man gjort precis tvärtom, särskilt från finsk och svensk sida.

När det gäller fartygens sjösäkerhet har man invaggats i en falsk känsla av trygghet. Estonia olyckan bör få alla ansvariga instanser att stanna upp och omvärdera sjösäkerheten till alla delar, nödradiosystemet inbegripet.

Undertecknade fackförbund som representerar sjöfartens nödradioanvändare fordrar att det upprätthålls ett nödradiosystem av minst samma klass som det gamla och att alla inskränkningar och nedkörningar av nödradiosystemen genast avbryts tills det nya systemet i praktiken tveklöst konstaterats vara säkrare än det gamla.

På fartygen bör även bibehållas en för nödradio-kommunikation utbildad fackman som ansvarar för nödradiosäkerheten. Han får inte vid en nödsituation ha några andra uppgifter. En radiooperatör bör även återinsättas på de fartyg, från vilka han avlägsnats på olika grunder. Alla passagerarfartyg bör ha en särskild radio-operatör.

Fackförbunden vädjar till alla ansvariga instanser inom världens sjöfart att försvara sjöfartens nödradiosystem. Säkerheten för människoliv till sjöss får inte i första hand vara en ekonomisk fråga.

Till slut betonar förbunden, att de inte på något sätt kritiserar räddningsaktionerna i samband med Estonia olyckan. Åbo sjöräddningscentral och alla andra som deltog i räddningsarbetet utförde sitt uppdrag under synnerligen svåra omständigheter på ett sätt som är värt all aktning.

FINLANDS TELEKOMMU-
NIKATIONSTEKNISKA RF

RADIOTELEGRAFIST-
FORENINGEN AF 1917

Danmark

PANHELLENIC
UNION OF MER-
CHANT MARINE
RADIO OFFICERS
AND RADIO ELEC-
TRONIC OFFICERS

Grekland

Helsinki, 20.10.1994

MARITIME DISTRESS RADIO SAFETY MUST BE RESTORED

In the ESTONIA accident the modern technology failed and over 900 people lost their lives.

There was severe shortages in the distress system. The new global distress and safety system (GMDSS) failed completely; it did not function at all.

The former functioning distress system has prematurely been cut down and taken out of use, though the new system in no respect has been proven better, or put into use.

The professionals of the trade throughout the world have warned especially about the hazards during the transition period between the old and the new system. The new system have to be proven better than the old one in practice before the old system can be cancelled, without endangering the maritime safety. In the Baltic Sea area the opposite has been done, especially by Finland and Sweden.

About the safety of ships there has been a false feeling of security. The Estonia disaster must give all responsible instances a reason to re-estimate the maritime safety in its entirety, including the distress system.

The undersigned trade unions representing maritime distress radio users demand the preserving of a distress system equal to the former one and the abandoning of all reductions of the distress systems at once, until the new system in practice has been undisputably proven better than the old one.

A skilled person educated in distress radio communication and solely responsible for the radio safety have to be restored in ships. In distress situations he shall have no other duties.

A radio-operator have to be put back on ships from which he has been withdrawn by different means. All passenger-ships will carry a skilled radio-operator.

The unions urges all responsible instances in seafaring countries in favor of the maritime distress radio safety. The safety of life at sea shall not solely be an economic question.

Finally the unions declare, that they in no way are criticizing the rescue work during the Estonia accident. The Turku rescue-center and all the participants in the rescue action did their work in very difficult conditions in a way that is worth the deepest admiration.

SUOMEN TIETOLIIKENNE-
TEKNISET RY
FINNISH RADIO OFFICERS'
UNION
Finland

RADIOTELEGRAFIST-
FORENINGEN AF 1917
DANISH RADIO OFFICERS'
UNION
Denmark

PANHELLENIC UNION
OF MERCHANT MARINE
RADIO OFFICERS AND
RADIO ELECTRONIC
OFFICERS
Greece