

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

Vuorimiehenkatu 1

Helsinki 14

No 2098/272

Viite: MKH:n kirje 4/12/68  
KD 2872/68/582

Asia: lausunto erivapausanomuk-  
sesta liikennöidä ilman  
radiosähkötäjäjä

Viitekirjeen mukana olleesta M. Rauanheimo Oy:n 21.10.1968 päivätystä anomuksesta, jossa yhtiö pyytää erivapautusta matkustaja-laivoille "Oulutar" ja "Coccolita" liikennöidä ilman radiosähkötäjäjä, ilmoitamme lausuntonamme seuraavaa.

Ensiksikin toteamme, että Oulutar (ex Wellamo) voi liikenteessään Oulu - Piteä, 9 tuntia, ottaa 52 miehistöön kuuluvan lisäksi 492 matkustajaa, ja Coccolita (ex Silja) voi liikenteessään Ykspihlaja - Skellefteä, 6 tuntia, ottaa 40 miehistöön kuuluvan lisäksi 360 matkustajaa.

Ihmishengen turvallisuudesta merellä tehty kansainvälinen yleissopimus (Lontoo 1960) on Suomen osalta saatettu voimaan 26.5.1965 (Asetus 269/65).

Seuraavassa esitämme ne sopimuksen IV luvun säännöt jotka koskevat matkustajalaivojen radiosähkötyslaitteiden pitovelvollisuutta.

### 3 sääntö. Radiosähkötysasema

Matkustaja-aluksissa, suuruudesta riippumatta ja lastialuksissa, joiden bruttovetoisuus on 1600 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 tai 4 säännön vaatimuksista.

b) Tämän säännön a) momentin mukaisesti sallitut vapautukset myönnettävään 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 tai 4 säännön täydellinen soveltaminen olisi kohtuutonta tai tarpeetonta. Päätettäessä, 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 luoteltuihin edellytyksiin jotka ovat ehtona erivapauden myöntämiselle, niin ei Oulutar enempää kuin Cocolitakaan ole sellaisessa liikenteessä, että b) kohtaa voitaisiin soveltaa erivapauden myöntämisen perusteluksi. Lisäksi b) kohdassa korostetaan sitä vaikutusta, joka erivapauden myöntämisellä voi olla kaikkien alusten turvallisuutta koskevan hätäpalvelun yleiseen tehokkuuteen. Näin ollen olisi erivapauden myöntäminen radiosähkötyslaitteiden pitovelvollisuudesta näissä tapauksissa 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 radiosähkötäjä 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 laivalla. Tavallisesti on radiopuhelimen hoitajan todistus laivan päälliköllä ja lisäksi se saattaa olla joko yhdellä tai mahdollisesti kahdellakin perämiehellä. Jos onnettomuus tapahtuu matkustaja-aluksessa esim. räjähdys, tulipalon, karilleajon tai yhteentörmäyksen johdosta ja laiva uppoaa nopeasti, kuka silloin näistä mainituista radiopuhelimen hoitajan todistuksen omaavista henkilöistä on tilaisuudessa hoitamaan hätäradioliikennettä pikaisen avun saamiseksi? Tähän on ainoa oikea vastaus: ei kukaan. Useita satoja matkustajia 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 pakkokauhun valtaan on aina huomioon otettava tekijä, ei laivan perämiehillä missään tapauk-



sessä ole tilaisuutta hoitaa hätäradioliikennettä, koska tällaisen radioliikenteen hoitaminen vaatii sitä suorittavalta henkilöltä jatkuvaa yhteydenpitoa ja oleskelua radiohytissä. Perämiesten on tällöin oltava laivan kannella pitämässä järjestystä yllä ja johdettava pelastusveneen, pelastuslauttojen ym pelastusvälineiden käyttöön ottamista. Tällaisessa onnettomuustapauksessa ei radiopuhelimella min 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 palkkamenoja, mutta siitä saattaa olla seurauksena satojen ihmisten turvallisuuden vaarantaminen. Tämä ei näy lainkaan liikuttavan sellaisia varustamoja jotka pyytävät erivapauden myöntämistä radiosähkötyslaitteiden pitovelvollisuudesta matkustajalaivoille, jotka ottavat useita satoja matkustajia. Tämä onkin ymmärrettävää, koska varustamojen menetykset onnettomuuden sattuessa korvaa vakuutusyhtiöt.

Viittaamme tässä yhteydessä myös Pohjoismaisen radiosähköttäjäkonferenssin elokuun 23-24 päivänä 1965 hyväksymään julkilausumaan, jonka olemme saattaneet 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 alussa mainituille M. Rauanheimo Oy:n omistamille "Oulutar" ja "Coccolita" -nimisille matkustajalaivoille myönnetä erivapautta radiosähkötyslaitteiden pitovelvollisuudesta.

Palautamme oheellisena lähetevihkon.

Kunnioittaen

SUOMEN RADIOSÄHKÖTÄJÄLIITTO r.y.

*Elli Kivimäki*

Erkki Koivisto

Tiedoksi: Posti- ja lennätinhallitus  
Suomen Konepölyliitto r.y.  
Suomen Laivanpölyliitto r.y.  
Suomen Merimies-Unioni r.y.





5.12-68 2239

## LÄHETEPÄÄTÖS:

Meri Radiosähkötäjäliitto ry:lle  
Sepänkatu 13 A, Helsinki 15,

jota ~~\*\*\*\*\*~~ pyydetään antamaan lausunto oheisessa liitteessä esitetyn asian johdosta. Lähetevihko pyydetään samalla palauttamaan.

~~\*\*\*\*\*~~

Helsingissä, merenkulkuhallituksessa, 4 päivänä joulukuuta 1968.

Merenkulku-  
osaston  
päälikkö

KD 2872/68/582

*Arvo Karjalainen*  
Arvo Karjalainen

|                            |                |                               |                                |
|----------------------------|----------------|-------------------------------|--------------------------------|
| <i>Katrolin</i>            |                |                               |                                |
| <i>Coccolito ex Silja</i>  | <i>7/4-61</i>  | <i>153 mstlk.<br/>40 mch.</i> | <i>360 mstlk.<br/>740 mch.</i> |
| <i>Orulatan ex Wellamo</i> | <i>17/4-62</i> | <i>206 mstlk.<br/>52 mch.</i> | <i>492 + 52</i>                |



M. RAUANHEIMO Oy

Yxpila

Shipowners, Shipbrokers, Forwarding Agents

☎ 6136, 6137

✓ Rauanheimo Yxpila

Telex 25-11

Yxpila, 21.10.1968

Merenkukkuhallitus  
Vuorimiehenkatu 1

HELSINKI 14

M

Asia: ha:t "Oulutar" ja "Coccolita", erivapaus liikennöidä ilman radiosähköttäjiä.

Varustamo anoo kohtaliaimmin, että otsikossa mainituille matkustajalaivoillemme myönnettäisiin erivapaus liikennöidä ilman radiosähköttäjiä.

Perustelut: Anomuksemme nojautuu asetuksen No 269/65, Kansainvälinen yleissopimus ihmishengen turvallisuudesta merellä 1960, 5. säännön a) ja b) momentteihin.

Ha:t "Oulutar" ja "Coccolita" liikennöivät molemmat Pohjanlahdella Suomen ja Ruotsin välisessä liikenteessä kesäaikana. Kysymykseen tulevat linjat Ykspihlaja - Skellefteå (ajoaika 6 tuntia) ja Oulu - Piteå (ajoaika 9 tuntia).

5. säännön b) momentissa vaadittava radiopuhelin on molemmissa aluksissa. Toisin sanoen nykyaikaiset VHF-puhelimet, joiden käyttö on niin yksinkertaista, että laivanpäälliköt ja perämiehet pystyvät ne hallitsemaan. Liikennöitävien satamien välillä mereltä saadaan yhteys mistä pisteestä tahansa sekä Ruotsin että Suomen puolelle.

Varustamon tarkastaja, kom.kapt. L. R. Örö oli toteamassa asian ha. "Ouluttaressa" matkalla Oulu - Iuleå - Oulu 28-29.9. Hän mainitsi raportissaan mm. haastatelleensa laivan radiosähköttäjää. Radiosähkötäjä oli kertonut ammattiaan koskevat työnsä olevan olemattomat ja nekin VHF-radiopuhelinyhteydet voisivat perämiehet hoitaa yhtä hyvin.

Näin ollen mielestämme, kun radiosähköttäjät eivät näillä laivoilla hoida palkkakortistoja, he ovat kirjaimellisesti kallispalkkaisia "turisteja". Heidän poissaolonsa käsityksemme mukaan näillä lyhyillä linjoilla, joita voidaan verrata saaristomerenkulkuun, ei vaaranna ihmishengen turvallisuutta merellä.

Suunnitellessamme ensi kesän liikennettä olisi meille tärkeätä tietää voidaanko liikennöidä yllä mainituilla linjoilla ilman radiosähköttäjiä, jotenka jäämme odottamaan arvoisaa vastaustanne mahdollisimman pian.

Kunniottaen

M. RAUANHEIMO OY

*Ben Gustaf*