

28.9.1983
1787
57/570/83
9.9.1983

Kauppa- ja teollisuusministeriö
Aleksanterinkatu 10
00170 HELSINKI 17

lausunto HJK:n tekemistä alusten
radioasemia koskevasta päätöksestä

Merenkulkuhallitus on 5.9.1983 tehnyt päätöksen kauppa-alusten radioasemien uudelleenjärjestämisestä. Tehty päätös koskee vähintään 1600 brt:n suuruisia aluksia seuraavasti:

Valtameriliikenteessä olevissa aluksissa radiosähkötysaseman päälaitteisto saadaan korvata INMARSAT-satelliittipäätteellä. Näissä aluksissa olisi radiosähkötäjää.

Itämeren/Pohjanmeren liikenteen aluksissa kaikki radiosähkötyslaitteet voitaisiin korvata muilla radiolaitteilla. Tällaisissa aluksissa ei tarvittaisi radiosähkötäjää.

Päätös perustuu SOLAS-yhteissopimuksen 1 luvun 5. sääntöön, jonka perusteella hallinto voi sallia muiden laitteiden, välineiden tai kojeiden tai toisenlaisen järjestelyn soveltamisen aluksissa kuin mitä mainittu yhteissopimus edellyttää mikäli hallinto on vakuuttunut, että tällainen laite, väline tai koje tai toisenlainen järjestely on vähintään yhtä tehokas kuin sopimuksessa vaadittu.

Merenkulkuhallitus perustelee uudelleenjärjestelyä IMO:n radioalakoiteen suosituksella (COM 25/12, 3.2.8), joka korostaa edellä mainitun saannarvoisuusmenettelyn soveltamisen tärkeyttä, jotta varustamat rohkaistuisivat ottamaan käyttöönsä IMO:n suunnittelemaan tulevaisuuden hätä- ja turvallisuusjärjestelmään kuuluvia laitteita jo ennen niiden tulevista pakollisiksi. Toisaalta merenkulkuhallitus ei pidä järkevänä varustaa aluksia yksinomaan sellaisiin laitteisiin, jotka sen kääntöksen mukaan jouduttaisiin muuttamaan vuoden kuluttua poistamaan vanhentuneina.

TIEDOKSI: Liikenneministeriö

Merenkulkuhallitus

Suomen Varustamoyhdistys, Satamakatu 4, 00160 HELSINKI 16

Suomen Radiosähkötäjätliitto r.y., Sepänkatu 13 A, 00150 HELSINKI 15

Valtameriliikenne

Posti- ja telehallitus katsoo, että mikäli aluksen pääradiolaitteet korvataan merenkulkuhallituksen päätöksen mukaisesti INMARSAT-satelliittipäätteillä, kyseessä on SOLAS-yleissopimuksen 1 luvun 5. säännössä tarkoitettu samanarvoinen järjestely.

Itämeren/Pohjannmeren -liikenne

Ilmā suunnittelema tulevaisuuden hätä- ja turvallisuusjärjestelmä eroaa periaatteoltaan merenkulun nykyisestä hätäjärjestelmästä, sillä tulevaisuuden järjestelmä perustuu pääosin aluksesta suoraan maihin tapahtuvaan hätähäilytykseen ja maalta käsin tapahtuvaan pelastustoimintaan; nykyinen järjestelmä puolestaan perustuu lähellä olevien muiden alusten hälyttämiseen sekä niiden avunantotoimittamiseen. Tulevaisuuden hätäjärjestelmä koostuu siis sekä aluksen omasta radiotoiminnasta että maasta järjestelmään kuuluvasta toiminnasta. Jälkimmäiseen sisältyvät mm. merionnettomuuksia ehkäisevä toiminta ja maalta toimiva pelastusorganisaatio.

IMO katsoo tulevaisuuden järjestelmän täyttävän samanarvoisuusvaatimuksen nykyisen hätäjärjestelmän kanssa. Yleissopimuksen vaatima samanarvoisuus nykyisen hätäjärjestelmän kanssa siis toteutuu nyt esillä olevassa tapauksessa, mikäli korvaava järjestelmä kokonaisuutensa täyttää tulevaisuuden hätäjärjestelmälle asetetut vaatimukset.

Suomen meripelastustoiminta on kehittynyt oleellisesti viime vuosina ja samantapaista kehitystä on epäilemättä tapahtunut myös muissa Itämeren ja Pohjannmeren rannikkovaltioissa. Posti- ja telehallitus voi kuitenkin arvioida merenkulkuhallituksen päätösti vain aluksen radiotoiminnalle asetettujen vaatimusten toteutumisen osalta, sen sijaan merenkulun turvallisuuden ja meripelastuksen tason määrittäminen kuuluvat näitä asioita hoitaville viranomaisille.

Posti- ja telehallituksessa on merenkulkuhallituksen pyynnöstä selvitetty mahdollisuutta korvata nykyisen hätäjärjestelmän radiosähkötyslaitteet tulevaisuuden hätäjärjestelmän periaatteiden mukaisesti muilla radiolaitteilla. Selvityksessä osoittautui, että tulevaisuuden hätäjärjestelmään kuuluvan aluksen radiotoiminnalle asetetuista 22:sta toiminnallisesta vaatimuksesta kahta ei ole mahdollista täyttää täysin tällä hetkellä saatavilla olevin radiolaittein, mutta

näidenkin osalta vaatimukset toteutuvat kohtuullisesti. Posti- ja telehallituksen radio-osasto ilmoitti selvityksen tulokset merenkulkuhallitukselle kirjallisesti 8.7.1983. Tuossa kirjeessä radio-osasto piti puuttolta vähäisinä ja katsoi, että samanarvoisuus tulevaisuuden järjestelmän kanssa toteutuu mikäli korvaavaan järjestelyyn kuuluva muu toiminta on sellainen, että järjestelmän kokonaistehokkuus ei puutteellisesti toteutuvien radiotoimintojen vuoksi ole.

Posti- ja telehallitus pitää merenkulkuhallituksen päätöksessä mainittua radiolaitteistoa käytännössä samanarvoisena sen laitteiston kanssa, joka aiemmin mainitun selvitystyön tuloksena ilmoitettiin merenkulkuhallitukselle. Tämän vuoksi posti- ja telehallitus katsoo, että mainittu radiolaitteisto voi olla osana sellaista korvaavaa järjestelyä, joka kokonaisuutena on SOLAS-yleissopimuksen 1 luvun 5. säännön mukaisesti samanarvoisen yleissopimuksen määrittämien nykyiseen hätäjärjestelmään kuuluvan radiotähtäysaseman kanssa.

Posti- ja telehallitus pitää tärkeänä, että merenkulkuhallituksen päätöksen mukaisia alusten radioasemia päästään käyttämään nyt Suomessaakin. Näin saadaan arvokasta käytännön tietoa, josta on apua sekä ratkaistaessa tulevaisuuden hätäjärjestelmän vielä avoimina olevia kysymyksiä että suunniteltaessa yleistä siirtymävaihetta uuteen järjestelmään.

PS:johtaja

Pekka Tarjanne

Johtaja


K. Toivola



SUOMEN VARUSTAMOYHDISTYS FINLANDS REDERIFÖRENING

Valtioneuvostolle

8.9.1983

Asia: Kauppa-alusten radioasemien uudelleenjärjestäminen SOLAS-sopimuksen I luvun 5. säännön nojalla

Merenkulkuhallituksen tiedotettua maanantaina 5.9.1983 uusista otsikossa mainituista mahdollisista järjestelyistä suomalaisten kauppa-alusten osalta on Suomen Radiosähköttäjäliitto katsonut asiakseen voimakkaasti saattaa julkisuuteen oman käsityksensä asiasta. Huolestuneena siitä, että julkisesti esitetyissä Suomen Radiosähköttäjäliiton kannanotoissa on esitetty asiattomia väitteitä, pyytää Suomen Varustamoyhdistys asian johdosta kunnioittaen lausua seuraavaa:

YK:n alaisessa pysyvässä merenkulun ja merellisen ympäristön turvallisuuskysymyksiä käsittelevässä järjestössä; International Maritime Organisation (IMO) on jo noin 10 vuoden ajan valmisteltu uutta entistä tehokkaampaa merenkulun hätä- ja turvallisuusjärjestelmää. Tämä järjestelmä tulee maailman laajuiseksi ja tukeutuu uuteen satelliittikommunikaatiotekniikkaan, joka mahdollistaa yksinkertaisen, nopean ja luotettavan sekä myös automaattisen, yhteydenpitojärjestelmän. Uuteen järjestelmään ei sisälly vanhamuotoista erityistaitoja vaativaa radiosähkötystä vaan erilainen yhteydenpito ja häilytykset voidaan kaikkina vuorokaudenaikoina hoitaa ilman välikäsiä automaattisesti satelliittitekniikkaa hyväksikäyttämällä. Uusi järjestelmä on suunniteltu otettavaksi käyttöön vuonna 1990.

Jo nyt on osia järjestelmästä käytössä ja toiminnassa eri maissa. Ennen-
kaikkea satelliittijärjestelmistä INMARSAT-järjestö on voimakkaasti tehnyt
kehitystyötä, perustanut maa-asemia ja tällä hetkellä jo noin 2000:een
alukseen eri maissa on asennettu satelliittipääte. Suomessa, huolimatta
siitä, että Suomi kuuluu INMARSAT-järjestön perustajavaltioihin, ei kuiten-
kaan aluksiin ole asennettu satelliittipäätteitä hallinnollisen päätöksen
puuttuessa siitä, mitä vanhoja laitteita uudet laitteet korvaavat.

Merenkulkuhallituksen annettua yhteisymmärryksessä Posti- ja telelaitoksen
radio-osaston kanssa päätöksen radio-asemien uudelleenjärjestämismahdolli-
suuksista ottaen huomioon IMO:n tulevaisuuden hätä- ja turvallisuusjärjes-
telmä, kiiruhti Suomen Radiosähköttäjäliitto jälleen julkisuudessa väittä-
mään päätöstä IMO:n Suomea sitovan yleissopimuksen vastaiseksi. Samalla
ko. liitto ilmeisesti väittää, että monen muun maan, mm. Ruotsin, Norjan,
Hollannin ja Kanadan vastaavat päätökset ovat sopimuksen vastaisia. Näin ei
kuitenkaan ole, vaan päätös on nimenomaan IMO:n radiokomitean tahdon mukai-
nen. Radiosähköttäjäliitto väittää täysin perusteettomasti Merenkulkuhalli-
tuksen päätöksen rikkovan samaisten IMO:n antamaa sen jäsenvaltioita sitovaa
yleissopimusta ihmishengen turvallisuudesta merellä (SOLAS-74). IMO:n ra-
dioalacomitea kehotti jäsenvaltioiden hallintoja raportissaan joulukuussa
1982 kiinnittämään erityistä huomiota tarpeeseen antaa varustamoille mah-
dollisuus ottaa käyttöön SOLAS-74 sopimuksen 1. luvun 5. säännössä tarkoi-
tettuja samanarvoisia laitteita ja järjestelmiä, jotta varustamot voisivat
ryhtyä vapaaehtoisesti asennuttamaan niitä aluksiin hyvissä ajoin ennen
kuin ne tulevat pakollisiksi. Alusten varustaminen yksinomaan sellaisilla
laitteilla, jotka muutaman vuoden kuluttua jouduttaisiin vanhentuneina
poistamaan, ei ole järkevää eikä tarkoituksenmukaista vaan hallintojen tu-
llisi myöntää mahdollisuudet ottaa käyttöön uuden tekniikan suomat paremmat
vaihtoehdot. Etenkin uudisrakennuksissa tämä olisi tärkeää.

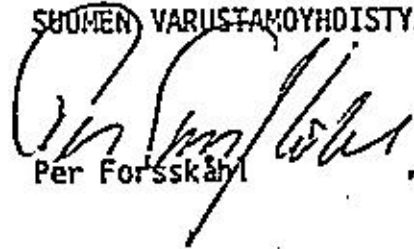
Kyseisen Merenkulkuhallituksen päätös on siis nimenomaan IMO:n antaman kan-
sainvälisen yleissopimuksen ihmishengen turvallisuudesta merellä (SOLAS-74)
1. luvun 5. säännön mukainen ja vielä erikseen IMO:n radioalacomitean ke-
hoituksen mukainen. Lisäksi on huomattava, että hallinnon tulee näistä pää-
töksistä ilmoittaa IMO:lle, joka edelleen tiedottaa päätöksestä muille val-
tioille. Näin ovat myös muut ja mainitut esimerkkimaat tehneet.

Edellä sanottuun viitaten olemme vakuuttuneita siitä, että Merenkulkuhallituksen nyt antaman päätöksen oikeellisuudesta ei voi olla epäilystä. Pidämme myös luonnollisena sitä, että myös Suomessa halutaan kokemuksia uusien laitteiden ja järjestelmien toiminnasta ennen koko järjestelmän pakollista voimaantuloa, arviolta vuonna 1990. Emme myöskään voi pitää kohtuullisena, saati sitten tarkoituksenmukaisena sitä, että varustamot pakotettaisiin asettamaan kahdet tai useammat kalliit viestintälaitteet aluksilleen. Myöskään suomalainen varustamoelinkeino ei voi jättäytyä teknologian kehityksen ulkopuolelle eikä ainakaan tapauksissa joissa uusi teknologia on osa maailmanlaajuista turvallisuusjärjestelmää. Suomalaisen varustamoelinkeino on pystyttävä seuraamaan teknistä kehitystä, joka tässä tapauksessa eittämättä johtaa yhden ammatin, yhden ammattihenkilön, poistamiseen vähitellen alusorganisaatiosta. Tilanne muistuttaa sitä aikaisempaa ja laajempaa muutosta, jonka alusorganisaatio koki siirryttäessä purjelaivoista vähitellen höyrylaivoihin. Höyrylaivoihin ei suinkaan edes vaadittu purjeentekijää/korjaa-jaa mukaan uuteen miehitykseen.

Suomen Radiosähköttäjäliitto on vastustanut uusia järjestelyjä ja kokeilutoimintaa vetoamalla myös n. 200:n laivaradiosähköttäjän työllisyystilanteeseen. Useassa eri yhteydessä olemme kuitenkin ko. liitolle todenneet, että uuteen järjestelmään siirtyminen ei saa, eikä tapahdu yhdessä yössä, eikä näin ollen tilanne nykyisten sähköttäjien osalta ole hälyyttävä. Sen sijaan olemme niin liitolle kuin opetus- ja työvoimaviranomaisillekin useaan otteeseen esittäneet, että radiosähköttäjien ammattikoulutusta tulisi tarkastella kokonaisuutena uudestaan ottaen huomioon laivaradiosähköttäjäpaikkojen poistuminen 1990-luvulla.

Kunnioittaen

SUOMEN VARUSTAMOYHDISTYS R.Y.



Per Forsskäyl

Kauppa- ja teollisuusministeriö
Yleinen osasto

LAUSUNTO

22.9.1983

NO/AK/D/1.4

Viitaten lausuntopyyntöönne n:o 57/570/83 koskien Suomen Radiosähköttäjäliiton kirjelmää Valtioneuvostolle, esittää Suomen Varustamoyhdistys pyydettyinä lausuntonaan kunnioittaen seuraavaa:

Koska Suomen Radiosähköttäjäliitto heti kirjelmän alussa antaa ymmärtää, että kansainvälinen yleissopimus ihmishengen turvallisuudesta merellä (ns. SOLAS-sopimus) on varsin uusi ja ajantasalla oleva, on syytä lyhyesti selvittää mainitun SOLAS-sopimuksen taustoja. Kyseessä ei suinkaan ole yksi ainutkertainen yleissopimus, vaan jatkuvasti uudistuva kansainvälinen normisopimus, jota pyritään pitämään ajantasalla pysyvän YK:n alaisen merenkulun turvallisuusjärjestön IMO:n (International Maritime Organisation) toimesta. Työskentely IMO:ssa tapahtuu käytännössä eri alakomiteoissa, jotka kokoontuvat säännöllisesti ja mm. teknisen kehityksen myötä uudistetaan ja parannetaan merenkulun turvallisuutta jatkuvasti. Tämä näkyy uusina yleissopimuksina sekä vanhempien yleissopimusten muuttumisena.

Todettakoon, että nyt puheena oleva SOLAS-yleissopimus tunnettiin jo 1920-luvulla ennen YK:n ja siis IMO:n perustamista. IMO:n perustamisen jälkeenkkin on SOLAS-sopimus kokonaan muutettu vuosina 1948, 1960 ja viimeksi v. 1974. Kansainvälisestä hyväksymismenettelystä johtuen sopimukset tulevat voimaan viiveellä, esim. v. 1948 sopimus tuli voimaan 1952, v. 1960 sopimus v. 1965 ja v. 1974 sopimus v. 1981. SOLAS-sopimusten uusiminen on näin jatkuva prosessi ja seuraavat muutokset tulevat voimaan syyskuussa 1984.

Kirjelmässään valtioneuvostolle Suomen Radiosähköttäjäliitto korostaa SOLAS-sopimuksen IV luvun 5. säännön alkua, jossa pidetään suotavana, että poikkeuksia tämän luvun 3. ja 4. säännöstä (radiosähkötysasema ja radiopuhelinasema) ei annettaisi kuin tietyin edellytyksin. Sopimus siis jo sinänsä antaa viranomaiselle mahdollisuuden tietyin edellytyksin poiketa myös 3. ja 4. säännöstä. Lisäksi liitto jättää tahallaan mainitsematta, että SOLAS-sopimuksen I luvun 5. säännössä selvästi annetaan viranomaiselle harkintavaltaa sallia vastaavan tai toista tyyppiä olevan laitteen, kojeen tai toisenlaisen järjestelyn soveltamisen aluksessa. Merenkulkuhallituksen päätös perustuu juuri tähän I luvun 5. sääntöön (samanarvoisuudet).

Korostettakoon vielä lisäksi IMO:n radioalakomitean 25. istunnossa joulukuussa 1982 tehtyä päätöstä, jonka mukaan hallintoja erityisesti kehoitettiin kiinnittämään huomiota tarpeeseen antaa kansallisesti mahdollisuus ottaa käyttöön SOLAS-sopimuksen I luvun 5. säännön perusteella samanarvoisia laitteita ja järjestelmiä ja lisäksi myöntää poikkeuksia SOLAS-sopimuksen IV. luvun 5. säännön perusteella. Tämä päätös hyväksyttiin, koska jo nyt on saatavilla kehitteillä olevan uuden turvallisuus- ja hätäjärjestelmän laitteistoa, joita laivanvarustajien toivotaan ottavan käyttöön etenkin uudisrakennuksilleen ennen järjestelmän pakolliseksi tulemistä arviolta vuonna 1990.

Kirjelmässään radiosähköttäjäliitto väittää myös, että sekä turvallisuussopimus että -järjestelmä eivät tunne VHF-radiopuhelinasemaa eikä satelliittipäätteitä. Kuten jo tämän lausunnon alussa todettiin SOLAS-sopimus on jatkuvasti muuttuva sopimuskokonaisuus, jota jatkuvasti täydennetään. Kaikki teknisen kehityksen tuomat parannukset tuodaan vähitellen sopimukseen, mutta on selvää, että sopimuksen koskiessa myös mm. kehitysmaita ei uusi usein kalliimpi teknologia välittömästi tule sopimukseen pakolliseksi laitteistoksi. Juuri tämän vuoksi sisältyy SOLAS-sopimukseen mm. jo mainittu I luvun 5. sääntö, jotta kansallinen viranomainen voisi sallia parempien ja tehokkaampien laitteiden käyttöönoton.

Mitä VHF-radiopuhelinasemaan tulee ja radiopuhelinasemiin yleensä, voidaan todeta puhelinliikenteen jo selvästi syrjäyttäneen perinteisen sähkötysviestinnän. MF- ja HF-radiopuhelinasemat sisältyvät SOLAS-sopimukseen ja jo varsin yleiset VHF-radiopuhelinasemat kuuluvat SOLAS-sopimukseen syyskuun 1. päivästä 1984 alkaen. Todettakoon vielä, että Suomessa talviliikenteen hoitamiseen edellytyksenä on juuri VHF-radiopuhelinasema. Kaikilla murtaja-avustusta haluavilla on käytännössä VHF-radiopuhelinasema ensinnäkin asioiden sujuvan hoitamisen kannalta ja toiseksi välttääkseen huomattavasti korkeampia jäämaksuja, joita vaaditaan mikäli aluksella ei olisi VHF-radiopuhelinasemaa.

Mitä tulee viestintään hätätilanteissa todettakoon ensinnäkin, että tänään radiosähkötysasemaa ei vaadita aluksilta, joiden bruttovetoisuus on alle 1600 BRT. Toisaalta SOLAS-sopimus koskee vain aluksia yli 300 BRT. Joulukuussa 1982 pidetyssä IMO:n radioalakomitean 25. istunnossa Englannin hallinto kiinnitti osanottajamaiden huomion siihen tosiasiaan, että maailmassa oli tuolloin 22 567 alusta alle 1600 BRT mutta yli 300 BRT. Yli 1600 BRT:n aluksia, joilta vain siis vaaditaan radiosähkötysasema, oli samaan aikaan 25 818. Pelkästään radiopuhelinlaivoja oli siis suunnilleen yhtä monta kuin ns. radiosähkötyslaivoja, jotka pääsääntöisesti myös käyttävät radiopuhelinasemiaan viestinnässään.

Satelliittikommunikaatiotekniikka on uusin viestinnän muoto ja on hyväksytty tulevaisuuden pelastus- ja hätäjärjestelmän erääksi kulmakiveksi. Sen mukanaan tuoma tekniikka on jo mahdollistanut mitä erilaisimpien viestintäsovellutusten käyttöönoton luotettavasti, helppokäyttöisesti ja turvallisuutta lisäten. Satelliittipäätteen avulla hädässä oleva yksikkö saa sekä automaattisesti että puhelinliikenteen avulla välittömästi yhteyden rannikkoasemalle ja pelastusyksiköihin. Lisäksi pelastusyksiköt voivat olla yhteydessä lähistöllä oleviin aluksiin. Esimerkiksi Itämeren-Pohjanmeren alueella ei radiosähkötys suinkaan enää ole tarkoituksenmukaisin viestinnän muoto, kuten jo esim. jäänmurtajaliikenteen avustustominnan kohdalla totesimme.

Uutta merenkulun turvallisuus- ja hätäjärjestelmää suunnitellaan IMO:n radioalakomiteassa ja tarkoitus on saattaa se voimaan vuodesta 1990 alkaen. Radiosähköttäjäliitto väittää kirjelmässään käyttöönoton siirtyvän vuoden 2000 jälkeen. IMO:n radioalakomitea päätti juuri 26. istuntonsa 16.9.1983. Tässä istunnossa ei kukaan esittänyt radiosähköttäjäliiton kannanoton mukaista aikataulua vaan suunnitelmia kehitellään edelleen alkuperäisen aikataulun mukaisesti.

Todettakoon lopuksi, että Ruotsi ilmoitti IMO:n radioalakomitean 26. istunnossa 12-16.9.1983, että Ruotsissa nyt vakinaistetaan kokeilu, jossa tänään 39 alusta purjehtii ilman radiosähkötysasemaa SOLAS-sopimuksen vastaavuussäännöksen nojalla. IMO:lle ovat lisäksi SOLAS-sopimuksen I luvun 5. säännön mukaisesti myös mm. Norja, Kanada ja Hollanti tehneet ilmoituksen mahdollisuudesta näissä maissa siirtyä samanarvoisiin radiojärjestelmiin.

Tekninen kehitys, joka usein myös mahdollistaa turvallisuuden lisääntymisen, aiheuttaa aika ajoin muutoksia työympäristössä ja itse työyhteisössä. Näin on käynyt mm. siirryttäessä purjelaivoista höyrylaivoihin ja höyrylaivoista nykyisiin aluksiin. Tämän kehityksen myötä ei höyryaluksilla enää tarvittu purjeentekijää eikä nykyaikaisiin aluksiin lämmittäjiä, hiilenluojia eikä ns. trimmareita. Toisaalta morsetukseen perustuva sähkötys toi radiosähköttäjän aluksille ja mm. lentokoneisiin. Lentokoneista tämä ammattiryhmä on jo poistunut ja nyt satelliittiviestintään perustuva puhelintekniikka tekee tämän ammattiryhmän tarpeettomaksi myös kauppa-aluksilla. Kehitystä purjealuksista höyryaluksiin ja edelleen tämän päivän teknologian aluksiin ei suinkaan ole kahlehtinut SOLAS-yleissopimus. Esimerkiksi jo mainitun I luvun 5. säännön avulla se on rakennettu niin, että turvallisuutta heikentämättä voidaan uutta parempaa teknologiaa ottaa käyttöön kauppalaivoilla.

Nyt tapahtumassa oleva kehitys ei itse asiassa ole mitenkään tavaton, vaikkakin se johtaa hyvin merkittävään uuteen pelastus-, hätä- ja vies-

tintäjärjestelmään. Tavattomaksi sitä ei myöskään tee se, että muutoksella on vaikutuksia laivayhteisöön. Korkean kustannustason maana suomalainen varustamoelinkeino kuten suomalainen teollisuuskin joutuu valitsemaan korkean teknologian menestyäkseen eikä enää voi jättäytyä viimeiseksi kuten esim. siirryttäessä aikanaan purjelaivoista höyryaluksiin. Tämä saatta olla aikaisemmasta poikkeavaa meidän joutuessa kohtaamaan muutokset ensimmäisten joukossa. Toisaalta tämä kehitys on ollut jo pitkään kaikkien osapuolten tiedossa. Tavallisuudesta poikkeavaksi nyt po. muutoksen tekee itse asiassa vain se, että nyt on samalla kyse avainryhmänä tunnetun ammattiliiton kohtalosta.

Kunnioittaen

SUOMEN VARUSTAMOYHDISTYS R.Y.

Per Forsskåhl

Miilo Oksa

Liite

Suomen Varustamoyhdistyksen 8.9.1983
päiväty kirjeelmä valtioneuvostolle

