

16.6.1964

Merenkulkuhallitus

Helsinki

Sen johdosta, että Merenkulkuhallitus on myöntänyt useita radiosähkötyslaitteiden pitovelvollisuutta ja radiopäivystystä koskevia erivapauksia matkustajalaivoille, allekirjoittaneet merenkulkijajärjestöt kunnioittaen esittävät seuraavaa.

Marraskuun 6 päivänä 1953 annetulla asetuksella (419/53) on Suomi voimaansaattanut sen ihmishengen turvaamista merellä koskevan kansainvälisen yleissopimuksen joka allekirjoitettiin Lontoossa 10.6. 1948. Koska jäljempänä olevassa esityksessämme tulemme viittaamaan eräisiin tämän sopimuksen IV luvussa oleviin kohtiin, katsomme asialliseksi ottaa tähän ne mainitussa luvussa olevat säännöt, joissa on matkustajalaivojen radiosähkötyslaitteita ja radiopäivystystä koskevat määräykset.

IV Luku3 sääntö. Radiosähkötyslaitteet

Matkustaja-aluksissa suuruudesta riippumatta ja 1600 rekisteritonnin bruttovetoisissa ja sitä suuremmissa lastialuksissa on oltava 9 ja 10 säännön vaatimukset täyttävä radiosähkötyslaitte, jolleimalusta ole 5 säännön nojalla tästä määräyksestä vapautettu.

5 sääntö. Vapautukset 3 säännön määräyksistä

a) Sopimushallitukset pitävät erittäin suotavana, että 3 säännön soveltamiseen nähden ei tehdä poikkeuksia; kuitenkin voi jokainen hallinto myöntää tietyille, sen omasta maasta kotoisin oleville matkustaja- ja lastialuksille osittaisen ja /tai ehdollisen tai täydellisen vapautuksen 3 säännön määräyksistä.

b) Tämän säännön a) momentin mukaisesti sallittu vapautus myönnettäköön vain alukselle, jota käytetään matkalla, jolla aluksen suurin etäisyys rannasta, matkan pituus, tavallisten merenkulun vaarojen puuttuminen ja muut turvallisuuteen vaikuttavat olosuhteet ovat sellaiset, että 3 säännön täydellinen soveltaminen olisi kohtuutonta tai tarpeetonta.

7 sääntö. Päivystys-radiosähkötys

a) 1. Jokaisessa aluksessa, jossa 3 säännön mukaan tulee olla

radiosähkötyslaite, on aluksen ollessa merellä oltava vähintään yksi pätevä radiosähkötöittäjä.....

Matkustaja-alukset

b) Jokaisessa matkustaja-aluksessa, jossa 3 säännön mukaan tulee olla radiosähkötyslaite, on, jos siinä on itsetoimiva hälytin, pätevän radiosähkötöittäjän, ottaen huomioon tämän säännön d) momentin määräykset, aluksen merellä ollessa kunneltava radiosähkötötyksen hätäjaksoalueella keskijaksoalueella seuraavasti:

1. jos alus kuljettaa tai jos se on hyväksytty kuljettamaan enintään 250 matkustajaa, yhteensä vähintään 8 tuntia vuorokaudessa.

2. jos alus kuljettaa tai jos se on hyväksytty kuljettamaan enemmän kuin 250 matkustajaa ja sen matka kahden peräkkäisen sataman välillä kestää enemmän kuin 16 tuntia, yhteensä vähintään 16 tuntia vuorokaudessa; tällaisessa tapauksessa on aluksessa oltava vähintään kaksi pätevää radiosähkötöittäjää;

3. jos alus kuljettaa tai jos se on hyväksytty kuljettamaan enemmän kuin 250 matkustajaa ja sen matka kahden peräkkäisen sataman välillä kestää vähemmän kuin 16 tuntia, yhteensä vähintään 8 tuntia vuorokaudessa.

Edellä mainitun 5 säännön nojalla Merenkulkuhallitus on vapauttanut seuraavat matkustaja-alukset 3 säännössä olevista määräyksistä pitää radiosähkötöyslaitetta:

<u>Alus</u>	<u>Br.rek.t.</u>	<u>Matkust.luku</u>	<u>Varustamo</u>
Alandia	476	276	Rederi Ab Eckerö
Bore I	527	425	Höyrylaiva Oy Bore
Ålandsfärjan	1.542	780	Ålandsfärjan Ab
Drotten	887	448	Rederi Ab Vikinglinjen
Bothnia	712	336	Varustamo Oy Perämeri
Korsholm III	865	354	Varustamo Oy Vaasa-Uumaja
Örnen	957	453	Varustamo Oy Vaasa-Uumaja

Huomioon ottaen, että 5 säännön a) kohdassa nimenomaan korostetaan että: "Sopimushallitukset pitävät erittäin suotavana, että 3 säännön soveltamiseen nähden ei tehdä poikkeuksia", ei mielestämme 5 säännön b) kohdassa mainittuja perusteluja erivapauden myöntämiseksi voida soveltaa edellä mainittuihin matkustaja-aluksiin. Katsomme näin ollen, että erivapauden myöntäminen radiosähkötöyslaitteiden pitovelvollisuudesta mainituille matkustajalaivoille on sekä ihmishengen turvaamista merellä koskevan kansainvälisen sopimuksen määräysten että sen hengen vastaista. On lisäksi otettava huomioon, että turvallisuussopimusta ei suinkaan ole laadittu vain laivan oman henkilökunnan ja sen matkustajien turvallisuuden varmistamiseksi,

vaan yhtä paljon lähellä olevien muiden laivojen avustamiseksi onnettomuuksien sattuessa.

Radiopuhelin, jolla radiosähkötyslaitteet ja radiosähköttäjä on korvattu erivapauden myöntämisen yhteydessä, ei koskaan turvallisuuspalvelun tehokkuuteen nähden vastaa radiosähkötyslaitteiden antamaa varmuutta radioyhteyksien saamiseksi laivalle. Tämä johtuu sekä teknillisistä että radioliikenteellisistä syistä. Erikoisesti on tässä yhteydessä kiinnitettävä huomiota vielä 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. räjähdyskään, tulipalon, karilleajon tai yhteentörmäyksen johdosta ja laiva uppoaa nopeasti, kuka silloin näistä mainituista radiopuhelimen todistuksen omaavista henkilöistä on tilaisuudessa hoitamaan hätäradioliikennettä pikaisen avun saamiseksi? Tähän on ainoa oikea vastaus: ei kukaan. Useita satoja matkustajia kuljettavassa laivassa ei mainitunlaisessa tilanteessa laivan päälliköllä ole aikaa eikä tilaisuutta sulkeutua radiohyttiin hoitamaan radiopuhelinliikennettä avun saamiseksi, koska hänen on joka hetki seurattava tilanteen yleistä kehitystä uppoavassa laivassa ja annettava sen mukaisia ohjeita pelastustöiden suorittamiseksi. Kenelle hän sitten antaa näitä ohjeita? Juuri mainituille perämiehille, joilla päällikön lisäksi saattaa olla radiopuhelimenhoitajan todistus. Tällaisessa onnettomuustilanteessa, jolloin useiden satojen matkustajien joutuminen pako-kauhun valtaan on aina huomioon otettava tekijä, ei laivan perämiehillä missään tapauksessa ole tilaisuutta hoitaa hätäradioliikennettä nopean avun saamiseksi, koska tällaisen radioliikenteen hoitaminen vaatii sitä suorittavalta henkilöltä jatkuvaa yhteydenpitoa ja oleskelua radiohyttissä. Perämiesten on tällöin oltava laivan kannella pitämässä järjestystä yllä ja johdettava pelastusveneiden, pelastuslauttojen ym. pelastusvälineiden käyttöön ottamista. Tällaisissa onnettomuustapauksissa ei radiopuhelimella näin 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 palkkamenot, mutta samalla vaarannetaan myös mainitunlaisissa onnettomuustapauksissa satojen ihmisten henki. Varustamon omaisuuden menetykset tällöin korvaa vakuutus.

Tässä yhteydessä on syytä palauttaa mieliin eräs onnettomuus, jolloin laiva upposi saamatta minkäänlaista yhteyttä radiopuhelimella lähellä oleviin rannikkoradioasemiin. Tämä tapahtui lisäksi juuri samalla merialueella jossa osa nyt p.o. matkustaja-aluksista liikennöi. -Tammikuun 14 päivänä 1945 upposi s/s Vesta Pohjoisella Itämerellä jolloin moni merimies menetti henkensä juuri sen vuoksi, ettei apua, jota olisi ollut aivan lähellä saatavissa, oltu saatu edes pyydettyä. Myöhemmin onnettomuudesta

saatujen tietojen mukaan alus upposi noin puoli tuntia sen jälkeen kun se alkoi kallistua. Tällöin olisi ollut riittävästi aikaa ottaa yhteys joko laivan lähellä sijaitsevaan ruotsalaiseen tai myöskin suomalaiseen rannikkoasemajaan. Edellään pelastustoimiin olisi voitu ryhtyä viipymättä ja ainakin laivan henkilökunnalle olisi apu ehtinyt ajoissa. Kun tässäkään tapauksessa ei radiopuhelinta - jonka hoitajan todistus oli laivan päälliköllä - voitu käyttää avun pyytämiseen, osoittaa tämäkin tapaus selvästi, että turvallisuuskysymystä silmälläpitäen ainoastaan radiosähköttäjän oleminen laivalla antaa riittävät takeet radiolaitteiden nopeasta ja tuloksellisesta hyväksikäytöstä sattuvissa onnettomuustapauksissa ja että radiolaitteiden hoitajan tointa ei laivan turvallisuutta vaarantamatta voida yhdistää mihinkään muuhun toimeen aluksella.

Tässä yhteydessä on lisäksi kiinnitettävä huomiota myös siihen erivapauteen jolla matkustaja-alus Hansa Express on saanut oikeuden pitää vain yhden radiosähköttäjän kahden asemasta. Laiva, joka on 2.977 br.rek.t:n vetoinen, voi ottaa 726 matkustajaa liikennöidessään Hangon ja Travemündén välillä, matkan kestäessä 36 tuntia. Edellä mainitun säännön b) 2. kohdassa olevan määräyksen mukaan on enemmän kuin 250 matkustajaa kuljettavassa laivassa päivystettävä vähintään 16 tuntia vuorokaudessa ja on siinä oltava vähintään kaksi radiosähköttäjää matkan kestäessä vähintään 16 tuntia. Emme käsitä millä perusteella tälle laivalle on annettu erivapaus pitää vain yhtä radiosähköttäjää ja suorittaa siis vain 8 tunnin radio-päivystystä 16 tunnin asemasta vuorokaudessa. Vaikkakin Hansa Express poikkeaa välillä Slitessä, kestää sen matka kahden sataman välillä sittenkin pitemmän ajan kuin 16 tuntia. + Niitä perusteluja erivapaudelle jotka mainitaan 5 säännön a) ja b) kohdassa, ei mielestämme voida tässä tapauksessa soveltaa.

Kaikkeen edellä esitettyyn viitaten allekirjoittaneet merenkulkijajärjestöt pitävät välttämättömänä, että Merenkulkuhallitus viipymättä peruuttaa kaikki ne radiosähkötyslaitteita ja radiosähköttäjien lukumäärää koskevat erivapaudet, jotka ovat myönnetty edellä mainituille matkustaja-aluksille ja että uusia vastaavanlaisia erivapauksia ei enään myönnetä.

Helsingissä 16 päivänä kesäkuuta 1964

Suomen Radiosähköttäjiliitto r.y.
Erkki Koivisto

Suomen Merimies-Unioni r.y.
Finlands Sjömans Union r.f.
N. Wälläri Bernt Johansson

Suomen Konepääliitystiliitto -
Finlands Maskinmakarsförbund r.f.
R. Ek

Tiedoksi: Posti- ja lennätinhallitus

Jäljennöksen todistavat oikeaksi: Helsingissä p:nä kuuta 1964