

Lokakuun 6 p:nä 1964.

Merenkulkuhallitus
Helsinki

HÖ/SW/H/2

Alusten radioasemia koskevat vapautukset.

Viitaten merenkulkuhallituksen 7 päivänä heinäkuuta 1964 lähettämään kirjelmään N:o 2482/64/582 esitämme pyydettyinä lausuntona otsikkoasiasta seuraavaa.

On vaikeaa käsittää mitkä ovat ne teknilliset ja radioliikenteelliset syyt, jotka tekisivät radiosähkötysliikenteen varmemmaksi kuin radiopuhelinliikenne.

Jatkuva päivystys alusten komentosillalla radiopuhelinliikenteen hätä- ja kutsutaajuudella 2182 kHz antaa paremman takuun lähellä olevien alusten avustamiseksi kuin sähköttäjä ja automaattinen hälytin.

Tiedossamme ei ole yhtään tapausta, jolloin olisi voitu näyttää toteen, että radiopuhelin olisi osoittautunut radiosähkötystä huonommaksi hoidettaessa radioliikennettä hätätapauksissa. Siirryttäinhän hätätapauksissa tavallisesti radiopuhelinliikenteeseen sähkötysaluksissakin, koska siten säästyään ajanhukalta, joka tapahtuu sanoman antamisesta ensin päälliköltä radiosähkötäjälle hädänalaisessa aluksessa ja taas radiosähkötäjältä päällikölle avustavassa aluksessa.

Suora puheyhteys päälliköltä päällikölle hätätapauksissa on nopein ja varmin tie tehokkaan avun saamiseksi ja välikäsien aiheuttamat väärinkäsitykset saadaan täten kokonaan poistetuksi.

Radiosähkötäjän itsenäinen tehtävä jää hätätapauksissa hälytysmerkin antamiseen (sen voi suorittaa myös automaattinen avainnuslaite), sen jälkeen suorittaa hän ainoastaan tehtäviä, jotka päällikkö hänelle määrää.

Nyky aikaista radiopuhelinta käyttääkseen ei tarvitse "sulkeutua radiohyttiin". Sitä voidaan käyttää komentosillalta käsin, eikä päällikön siten tarvitse hetkeksikään jättää hänelle hätätapauksessa luonnostaan kuuluvaa paikkaa, komentosiltaa.

Lähiliikenteessä on hänellä jo nykyaikana toinekin erinomainen

yhteysvälinen juuri radiopuhelinyhteyden aikaansaamiseksi pääl-
liköltä päällikölle nimittäin VHF radiopuhelin.

Näin voi aluksen päällikkö olla yhteydessä, sekä lähempänä, että
kauempana olevien alusten kanssa suoraan komentopaikaltaan.

On muuten ihmeellistä, että Suomessa, joka meriradiopuhelinlii-
kenteessä luetaan suorastaan edelläkävijämaaksi, väheksytään
radiopuhelinta hätätapauksissa yhteysvälineenä aikakautena, jol-
loin kaikki radioyhteyttä tarvitsevat ovat siirtymässä kankeasta
radiosähkötysliikenteestä radiopuhelinliikenteeseen. Näinhän
tapahtui jo toistakymmentä vuotta sitten lentoliikenteessä, näin
on tapahtunut kaikkien maitten puolustusvoimissa, sekä kaikissa
siirtyvän liikenteen muodoissa.

Olemme tässä asiassa hankkineet tietoja myös ulkomailta ja ha-
luamme tähän jäljentää Ruotsin laivanvarustajain yhdistyksen
lausunnon, joka mielestämme osuu asian ytimeen:

"Till Besvarande av Edert brev av den 22 dennes få vi meddela; att
å de fartyg i den svenska handelsflottan, som gå i motsvarande
trafik som de, för vilka redogöres i Edert brev, endast radio-
telefonanläggning finnes. Dessa fartyg ha sålunda - i den mån
det erfordrats - erhållit dispens. Någon tanke på att upphäva
denna dispens finnes icke här i landet och någon framställning
har - oss veterligt - ej riktats från våra organisationer till
myndigheterna. Måhända kan detta ha sin rot i, att telegrafister-
na tillhöra samma fackförening som befälhavare och styrmän,
varigenom alltför vittgående krav och önskemål från telegrafister-
nas sida i tid bli dämpade. Enligt vår uppfattning är nämligen
det ofta återkommande kravet från telegrafisthåll om utvidgad
plikt att ha radiotelegrafi-installation ävensom antal telegraf-
ister inte så mycket ett sjösäkerhetskrav som ett fackförenings-
krav."

Englannin Ministry of Transport'ilta saamamme tiedon mukaan va-
pautus radiosähkötyslaitteiden pitovelvollisuudesta on myönnetty
esim. Englannin ja the Channel Islands'in välillä liikennöiville
matkustaja-aluksille. Tällöin on edellytyksenä ollut että laivas-
sa on radiopuhelin.

Puuttumatta asiaan vielä yksityiskohtaisemmin yhdistys ehdottaa,
ettei nyt tehty esitys antaisi aiheetta toimenpiteisiin merenkul-
kuhallituksen taholta.

Kunnioittaen
Suomen Laivanvarustajain Yhdistys r.y.

H. Hallberg

H. Österberg

Jäljennöksen oikeaksi todistavat Helsingissä 9.2.1954:

Ella Kärnä

Elma Grönroos

52
MARSSIN
MAY
Vaikkakin viime vuosina on radiopuhelimia asennettu myös pinempiinkin laivoihin kuin ennen ja sen käyttö täten laajentunut, niin ammatti-radiosähkötäjän hoitama radiosähkötysyhteys on aina varmampaa. Laivoissa joissa on radiosähkötäjä, on myös radiopuhelinlaite te-holtaan voimakkaampi kuin yksistään radiopuhelimella varustetussa laivassa. Kun nykyisin on matkustajalaivoissa myös VHF, eli ula radio jonka kantosäde on tosin vain 40 - 70 km, niin on tällaisen laivan radioyhteydet varmistettu kolmella eri lähettimellä. Kesäisin radio-yhteyksiä häiritsevät ilmastolliset häiriöt haittaavat myös enemmän radiopuhelinliikennettä kuin radiosähkötysliikennettä. Yhteentör-mäyksen sattuessa saattaa esim. antennilaitteet pudota alas, jöl-loin ainoastaan ammattiradiosähkötäjä pystyy ne korjaamaan väli-aikaiseen käy-tökuntoon.

Turvallisuuden kannalta kuitenkin kaikkein tärkeimpänä perusteluna on se, että kun kysymyksessä on matkustajalaivan nopea uppoaminen joko räjähdysten, ~~tulipalon~~ yhteentörmäyksen, ^{tai} karilleajon johdosta tai kun matkustajien on lähdettävä nopeasti laivasta esim. tulipalon takia, ei laivan päälliköllä enempää kuin perömiehillääkään, joilla on radiopuhelimen hoitajan todistus, voi olla aikaa eikä tilaisuutta hoitaa hätäradioliikennettä radiopuhelimella. Tällaisessa tilan-teessa ei komentosillalla ole myöskään sellaista rauhaa ja hil-jaisuutta jota yhteyksien ~~xxxxxxxxxxxxxxxxxxxx~~ pitäminen edellyttää.

Kun kysymyksessä on erivapauden myöntäminen laivamatkustajien tur-vallisuutta koskevassa asiassa, josta ihmishengen turvaamista me-rellä koskeva kansainvälinen sopimus nimenomaan kehoittaa sopimus-valtioita pidättäytymään, on mielestämme edesvastuutonta, että merenkulun turvallisuudesta vastuussa olevat viranomaiset myöntävät tällaisia erivapauksia vain syystä, että asianomaiset varustamot säästäisivät yhden ammattimiehen palkan.