

11.01.2013

Liikenne- ja viestintäministeriö
PL 31
00023 VALTIONEUVOSTO

Lausuntopyyntö LVM2579/03/2011

LAUSUNTO LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖN ASETUSLUONNOKSESTA ALUSTEN MIEHITYKSESTÄ JA LAIVAVÄEN PÄTEVYYDESTÄ

Tietoomme on tullut, että Liikenne- ja viestintäministeriössä on laadittu esitysluonnos asetukseksi alusten miehityksestä ja laivaväen pätevydestä. Vaikka otsikon lausuntoa ei ole pyydetty suomen Perinnepurjelaivayhdistys ry:ltä, haluamme perinnelaivojen etujärjestönä tuoda esille seuraavia näkökohtia.

Perinnealukset ovat osa Suomen kulttuurihistoriaa, onhan Suomi aina ollut merkittävässä määrin merenkulusta riippuvainen. Perinnealusten rooli nykypäivänä on tuoda esille perinteisiä tapoja liikkua vesiteitse, tavoin jotka ovat olleet merkittävä osa Suomen kasvua nykyiseksi yhteiskunnaksi. Perinnealuksia on Suomessa käytännössä kahden tyyppisiä; alkuperäisiä aluksia, jotka pääosin yksityisin varoin on onnistuttu pelastamaan tuholta ja unohdukselta, ja uudisrakennuksia, jotka ovat osin täyttäneet jo kadonneiden alustyyppien "tyhjiötä". Vaikkakin Museovirasto, Perinnelaivarekisterin kautta, on jo lähes kahdenkymmenen vuoden ajan tukenut yksityisiä alusten omistajia myöntämällä avustuksia alusten kunnostuksiin, on perinnealuskannan ylläpito pitkälti yksityisten tahojen varassa. Usein tämä tarkoittaa, että aluksilla harjoitetaan jonkinlaista liiketoimintaa, jolla katetaan alusten kunnostuksista ja ylläpidosta aiheutuvia kuluja. Yhä useammin tämä tarkoittaa, että aluksilla viedään ihmisiä nauttimaan menneen maailman tuulahduksista, alusten toimiessa matkustaja-aluksina.

Edellä mainitun kaltaisen toiminnan mahdollistaminen on elintärkeää alustemme säilymisen kannalta, varmin tapa säilyttää historialliset alukset, on pitää ne liikenteessä. Liikennöinnin edellytyksenä on perinnealusten erityispiirteisiin erikoistunut miehitys, mistä syystä haluammekin lausua seuraavia tarkennuksia / muutoksia esitettyyn asetuseräluonnokseen.

Aluksemme ovat pääasiassa kotimaan liikenteessä, jossa miehistöltä vaaditaan kansimiehen pätevyyskirjaa. Osa aluksista on tämän lisäksi SPS-koodin mukaisia erikoisaluksia ulkomaanliikenteessä. Ulkomaan liikenteen osalta, miehistöllä tulisi olla vahtimiehen pätevyys, joka käytännössä tarkoittaisi sitä, etteivät aluksen ja sen käytännöt tuntevat kansimiehet ole päteviä toimimaan miehistönä. Esitämmekin, että määräysluonnokseen lisätään Kansainvälisen liikenteen kansimiehen pätevyyskirja ja ko. pätevyyskirjan saamisen edellytyksenä on kansimiehen koulutus ja alla olevan § 58 mukainen lisäpätevyyskoulutus. Ajatuksena on, että SPS-aluksen vähimmäismiehityksessä vahtimies korvataan kansainvälisen liikenteen kansimiehellä. Asetukseen pitäisi lisätä omana pykälänä teksti: Kansainvälisen liikenteen aluksessa, jonka bruttovetoisuus on alle 200, kansimiehellä on oltava

kansainvälisen liikenteen kansimiehen kirja. Vastaava pätevyys on käytössä ainakin Ruotsissa ja Yhdysvalloissa.

7§ Lasti- ja matkustaja-aluksen päällikön pätevyysvaatimukset

Itämerenliikenteen tai lähiliikenteen aluksessa, jonka bruttovetoisuus on alle 500, päälliköllä on oltava lähiliikenteen päällikkökirja.

Esitämme, että nykykäytäntöä jatketaan eli vahtiperämiehenkirja riittää. Lähiliikenteen päällikkökirja on uusi ja koska tällaisia henkilöitä ei ole toistaiseksi, niin käytännössä yllä oleva 7 § merkitsee, että päälliköllä on vähintään yliperämiehenkirja.

10 § Radiohenkilökunnan pätevyysvaatimukset

Kotimaanliikenteen liikennealueella III matkustaja-aluksessa jokaisella kansipäällystön kuuluvalla ja lastialuksessa vähintään yhdellä kansipäällystön kuuluvalla on oltava ROC- tai SRC-pätevyystodistus (rannikkolaivurin radiotodistus). Jos aluksessa on MF- tai MF/HF-laitteisto, matkustaja-aluksessa jokaisella kansipäällystön kuuluvalla on oltava GOC- tai LRC-pätevyystodistus (avomerilaivurin radiotodistus) sekä lastialuksissa vähintään yhdellä kansipäällystön kuuluvalla on oltava GOC- tai LRC-pätevyystodistus ja muilla kansipäällystön kuuluvilla on oltava ROC- tai SRC-pätevyystodistus.

"Tästä kohdasta tulisi poistaa loppuosa: Jos aluksessa on MF- tai MF/HF-laitteisto, matkustaja-aluksessa jokaisella kansipäällystön kuuluvalla on oltava GOC- tai LRC-pätevyystodistus (avomerilaivurin radiotodistus) sekä lastialuksissa vähintään yhdellä kansipäällystön kuuluvalla on oltava GOC- tai LRC-pätevyystodistus ja muilla kansipäällystön kuuluvilla on oltava ROC- tai SRC-pätevyystodistus."

"Perustelu: Voimassa olevan määräyksen, Alusten radiolaitteista ja niiden järjestelyistä (TRAFI/6540/03.04.01.00/2011) mukaankotimaanliikenteen liikennealueella III ei vaadita MF tai MF/HF laitteistoa. Osalla aluksia on sekä kotimaanliikenteen liikennealueen III sekä kansainvälisen liikenteen todistuskirjat, ja näillä aluksilla on vaatimusten mukainen MF tai MF/HF laitteisto kansainvälistä liikennöintiä varten. Kuitenkin alukset liikennöivät pääsääntöisesti kotimaanliikenteen liikennealueen III todistuskirjojen mukaisesti, jolloin aluksen päällistö voi olla eri kuin aluksen liikennöidessä kansainvälisessä liikenteessä. Tällöin päällystön pätevyudet ovat kotimaanliikenteen liikennealueen III vaatimusten mukaan hankittu. Vaikka aluksella olisi MF tai MF/HF laitteisto sen suorittaessa kotimaanliikennettä, ei sen päällystöltä tule vaatia VHF taajuusalueen ylittäviä radiopätevyyksiä, koska laitteita ei tämänkaltaisessa liikenteessä vaadita eikä käytetä. Radiotutkinnon suorittaneen aluksen päällystön tulee itse tietää mitä radiolaitteita heillä on pätevyksiensä mukaan oikeus käyttää.

Vaatus on lisäksi ristiriidassa kansainvälisen liikenteen A1(VHF taajuusalue) radioalueella vaadittuihin radiopätevyyksiin, koska siellä ei ole vastaavaa vaatimusta mahdollisesta MF tai MF/HF laitteistosta ja sen pätevyysvaatimuksista."

19 § Laivaväkeen kuuluvien hätätilanne- ja terveydenhuoltokoulutus

Laivaväkeen kuuluvien henkilöiden on oltava aluskohtaisesti perehdytetty hätätilanteisiin STCW-säännösten A-VI/1 säännön mukaisesti. Laivaväkeen kuuluvalla henkilöllä, joka kuuluu aluksen vähimmäismiehitykseen tai jolle on määrätty aluksen turvallisuuteen tai meriympäristön pilaantumisen ehkäisyyn liittyviä tehtäviä, on oltava STCW-säännösten A-VI/1 säännön mukainen hätätilanteiden peruskoulutus.

Nykyvaatimuksissa kotimaanliikenteen aluksissa miehistöltä edellytetään kansimiehen pätevyyskirjaa, jolloin edellä mainittu säädös tulisi toteutuessaan lisäämään kansimiehen koulutusvaatimusta.

Perinnealusten ja Viranomaisten välinen hyvä yhteistyö on yksi perusedellytyksistä tämän kulttuuriperinteen säilymisen kannalta. Tällä lausunnolla toivomme saavamme näkemystämme kuuluviin oikealla hetkellä. Perinnealusten toiminta perustuu pitkälti asiantuntemukseen kyseisistä aluksista, jolloin kaikki säädökset eivät ikävä kyllä ole suoraan siirrettävissä normaali kauppamerenkulusta tälle erikoisalalle ilman, että vaarannetaan joko koko alaa tai joissain ääritapauksissa jopa turvallisuutta. Olemme avoimia yhteistyöhön erikoisalamme turvallisuuden kehityksestä.

Helsingissä 11.1.2013
Skutföreningen Kustkultur i Finland rf - SuomenPerinnepurjelaivaty
VILLE JAAKOLA
puheenjohtaja