



LUOTSILIITTO – LOTSFÖRBUNDET RY

LAUSUNTO ITÄMEREN MERITURVALLISUUSOHJELMA HANKKEESEEN

Yleistä

Meriturvallisuusohjelman ensisijaisena tavoitteena tulee olla onnettomuuksien ennaltaehkäisy, johon sijoitettu euro on vain murto-osa onnettomuudesta syntyviin kustannuksiin unohtamatta inhimillisiä seurauksia. Onnettomuuksia ei voida kuitenkaan kokonaan estää. Meripelastukseen ja vahinkojen torjuntaan pitää valmistautua, jossa kaikki käytettävissä olevat voimavarat tulee huomioida.

Onnettomuuksien ennaltaehkäisy ja alusturvallisuuden lisääminen

Laivojen miehistöjen eksoottisuus ja nopea vaihtuvuus, mikä on suurelta osin seurausta laivayhtiöiden voitonmaksimoinnista, on perusongelma turvallisen ja vastuuntuntoisen merenkulun piirissä. Päälystön ammattitaito on vaihtelevaa ja kulttuurierot tuovat oman haasteensa. Koska osaamisen tasoon ja sen monitorointiin on hyvin vaikea puuttua sekä kulttuurierojen tuoman problematiikan ratkaisu lienee mahdotonta, laivojen kulkuun pitää pystyä vaikuttamaan ulkopuolisin voimin.

Itämerelle saapuvaan ja siellä liikennöivään alukseen liittyvä informaatio pitää keskittää ja jakaa niille tahoille, jotka ovat tekemisissä laivan operoinnin kanssa. Yhdessä paikassa vastaanotettu tieto pitää olla kaikkien Itämeren maiden tarvitsijoiden käytössä.

Liikenteen valvonta ja ohjaus tulisi keskittää avomerelle, jossa alusten ”kauko-ohjaus” on jossain määrin mahdollista. Koska päätökset ja ratkaisut kuitenkin tehdään komentosilloilla, luotsinkäyttöä tulisi korostaa. Uuteen teknologiaan perustuvat navigointiapuvälineet (esim. ECDIS) helpottavat muun muassa matalikkojen havaitsemista mutta toisaalta ne luovat helposti perusteettoman turvallisuuden tunteen. Navigoinnin perustuminen pelkästään ECDIS – ruutujen ”tietokonepeliin” on turvallisuusriski.

Rannikolla ja saaristossa luotsin käyttö tulee säilyttää vähintään nykytasolla. Luotsien koulutusta tulisi kehittää ja teknisten apuvälineiden hyödyntäminen nostaa kansainväliselle tasolle – laatujärjestelmän mukaista luotsausta. Korkeatasoisen luotsauspalveluiden toimintaedellytysten turvaaminen voidaan järkevästi toteuttaa Suomessa vain yhden toimijan mallilla.

Luotsauksen ja VTS:n yhdistäminen keskittäisi osaamista yhdelle toimijalle, jossa kiinteän yhteistyön tuomat edut olisivat kiistattomat. Suurten tankkilaivojen pakollinen itämerenluotsaus on kannatettava ajatus.

Jääolosuhteet, varsinkin jos jäätalvia on harvakseltaan, ovat haasteellisia. Pienen helpotuksen ongelmaan toisi pakollinen jääajokurssi alusten päällystöille. Koulun penkillä jääajoa ei kuitenkaan voi oppia. Saaristoon ja satamiin ei pitäisi päästää muun muassa jääolosuhteita osaamattomia luotsin käytöstä vapautettuja päälliköitä ts. linjaluotsinkirjaan rajoituksia.

Ihmishenkien pelastamiseen liittyvät tekniset järjestelmät ja toimet

Kun onnettomuus tapahtuu, ihmishenkien pelastaminen pitää olla etusijalla. Useimmiten nopealla toiminnalla päästään parhaisiin tuloksiin. Luotsausliikelaituksen henkilöstö ja kalusto ovat käytännössä muutaman minuutin lähtövalmiudessa pitkin Suomen rannikkoa vuoden jokaisena päivänä. Meripelastuslain 8 § (muut meripelastusviranomaiset) ei mainita luotsausliikelaitosta lainkaan. Käsittämätöntä! Asia pitää korjata pikaisesti.

Laiivan henkilöstön jälkeen luotsi tuntee alueella liikenneöivien alusten ominaisuudet ja jopa niiden henkilöstön parhaiten. Onnettomuusalueella toimiva luotsi voitaisiin määrätä VTS/meripelastuskeskukseen antamaan meripelastusjohtajalle asiantuntemustaan kauppa-alueen ollessa osallisena onnettomuudessa.

Alusonnettomuuksien seurauksena veteen päässeiden vaarallisten ja haitallisten aineiden torjunta

Öljyntorjunta on hyvin kallista työtä mutta useimpien kemikaalien kerääminen onnettomuuden tapahduttua on mahdotonta. Kemikaalionnettomuuksien ennaltaehkäisyyn pitäisi panostaa jopa öljykuljetuksia enemmän.

Vaarallisten ja haitallisten aineiden torjuntaorganisaatiosta puuttuu myös Luotsausliikelaitos, joka tulisi velvoittaa torjuntatöihin soveltuvien osien kuten ihmishenkien pelastamiseenkin, muunkin säädöksen kuin merilain nojalla

Öljyntorjuntaorganisaatioon voitaisiin kehittää esimerkiksi merivoimien reservistä koostuva valmiusjoukko osin miehittämään ja pitämään yllä öljyntorjunta-alusten valmiutta. Toimintaan ilmoittautuisi varmasti riittävästi vapaaehtoisia kansalaisia (vrt. VPK-toiminta).

Onnettomuuksien ja vaaratilanteiden syiden tutkinta ja tutkimustiedon hyödyntäminen onnettomuuksien ennaltaehkäisyssä

Läheltä piti -tilanteiden raportointia ja tiedon analysointia tulisi kehittää.

Onnettomuuksien tutkimustiedon hyväksikäyttö on ainakin jossain määrin olematonta. Esimerkkinä hinaaja Pegasoksen kaatuminen ja uppoaminen Helsingin edustalla 13.11.2003, jonka seurauksena yksi henkilö menehtyi. Onnettomuuden syntyyn vaikutti useita erillisiä syitä sekä laiminlyöntejä. Onnettomuustutkintakeskus teki tapahtumasta tutkinnan ja laati toimenpidesuosituksia, jotka eivät ole johtaneet toimenpiteisiin. Muun muassa Luotsiliitto ry. on tiedustellut Merenkululaitokselta voisiko se ryhtyä toimenpiteisiin satamahinausten turvallisuuden parantamisessa. Liitteenä Merenkululaitoksen kanssa käyty kirjeenvaihto ja sen liite.

Lopuksi

Itämeren turvallisuuden parantamisessa kansainvälinen yhteistyö on merkittävimmässä asemassa. Kansainvälistä yhteistyötä tulee edistää entisestään. Kansallisesti Suomi voi tehdä paljon lähialueiden turvallisuustyössä ja sitä kautta olla tiennäyttäjänä kansainvälisillä foorumeilla.

Rajalliset voimavaramme tulee koota yhteen ja moniosaamista kehittää, mikä tukee ammattitaidon säilymistä kansallisella tasolla. Kaikki voimavarat pitää olla käytettävissä yhteisen päämäärän saavuttamiseksi. Omien alueidemme ja olosuhteiden paikallistuntemus tulee pitää korkealla tasolla ja sitä tietotaitoa ”myydä” merenkulkijoille.

Erytisesti elinkeinoelämää ja myös yhteiskuntaa kiinnostava toiminnan rahoitus tulee olla tasapuolinen niin, että nk. vapaamatkustajia ei ole. Maksujärjestelmä ei saa olla sellainen, joka houkuttelee ketään merenkulun turvallisuuden heikentämiseen kustannussyistä.

Antti Rautava
Luotsiliitto – Lotsförbundet ry.

LIITE

Lähettäjä:	Autere Paavo [Paavo.Autere@fma.fi]	Lisää yhteyshenkilöt
Päivämäärä:	09.05.2008 9:11	Estolistalle
Vastaanottaja:	<antti.rautava@luotsiliitto.fi>	Tulosta viesti
Kopio:		
Aihe:	Hinausohjeistus	

Hyvää huomenta !

Olet lähettänyt alla olevan viestin vt. meriturvallisuusjohtaja Pekka Korhoselle, jonka pyynnöstä nyt vastaan.

Merenkulkulaitoksella ei ole laissa toimivaltuuksia antaa määräyksiä satamille sellaisen turvallisuusstrategian laatimiseksi, jota viestissäsi kuvataan. Jos luotsin toimivaltuuksia halutaan tarkistaa (en ole varma tarkoittiko sitä ?), ne pitäisi ottaa esille liikenne- ja viestintäministeriön maaliskuussa asettamassa luotsauslakityöryhmässä, vaikka se ei suoranaisesti olekaan asetettu tällaisia kysymyksiä varten.

terveisin

Paavo Autere
lakimies
Merenkulkulaitos/ meriturvallisuustoiminto

-----Alkuperäinen viesti-----

Lähettäjä: antti.rautava@luotsiliitto.fi [mailto:antti.rautava@luotsiliitto.fi]
Lähetetty: 7. toukokuuta 2008 10:56
Vastaanottaja: Korhonen Pekka
Aihe: Hinausohjeistus

Tervehdys

Viitaten puhelinkeskustelumme 7.5.2008.

Toisin kuin maailmalla aika yleisesti, Suomen satamilla ei ole selkeää turvallisuusstrategiaa (pl. Naantali ja Porvoo) avustushinaajien käytöstä sekä sääolosuhteiden huomioimisesta satamaoperoinnissa.

On esiintynyt vaatimuksia, että luotsien pitäisi määritellä satamille tuulirajat. Joissakin satamissa näin on meneteltykin. Tuulirajojen määrittelyssä olennaisena tekijänä on saatavilla oleva hinaajakalusto, johon luotsi ei voi vaikuttaa. Kaupalliset ja sopimus oikeudelliset tekijät eivät myöskään ole luotsin harkintavallan alla - eivätkä saa ollakaan.

Satamien tulisi laatia omat turvallisuusstrategiat koskien myös sääolosuhteita sekä avustushinaajien käyttöä. Koska mainitsemani seikat vaikuttavat myös taloudellisiin näkökohtiin, on satamien toiminta ollut ymmärrettävissä, muttei hyväksyttävissä.

Voisiko Merenkulkulaitos tehdä asialle mitään?

Ystävällisin terveisin
Antti Rautava
Puheenjohtaja Luotsiliitto ry.

Antti Rautava
Luotsi
Hanko

MUISTIO

27.3.2007

AVUSTUSHINAUS

Yleistä

Merenkulun turvallisuutta säätelevät kansainväliset ja kansalliset säädökset. Ne voidaan jakaa kahteen pääryhmään: teknisiä ominaisuuksia säätelevät ja toimintaa säätelevät. Erityisesti toiminnan turvallisuutta ohjaa kansainvälisen merenkulkujärjestön IMO:n alusten turvallisuusjohtamisen määrittelevä säännöstö (ISM-koodi), joka edellyttää laivaisäntää luomaan turvallisuusjohtamisjärjestelmän alusten turvalliseen johtamiseen ja käyttöön sekä ympäristönsuojeluun.

Avustushinaukselle satamissa ja sisääntuloväylillä ei ole määritelty kansainvälisiä normeja. Vaikka satamahinauksesta ei ole olemassa kansainvälisiä sopimuksia tai määräyksiä, on aiheesta olemassa useita artikkeleita teknisessä kirjallisuudessa. Alan standardina voidaan pitää The Nautical Institute'n julkaisemaa teosta Henk Hensen: *Tug Use in Port – A Practical Guide (1997, 2003)*. Teoksen statusta alan toimintaohjeena nostaa IMO:n viittaus siihen (MSC/Circ. 1101, 8.9.2003). Sen mukaan IMO:n jäsenien tulee saattaa kiertokirjeessä esitetty ko. teoksen sisällysluettelo hallintojen, satamaviranomaisten, satamaoperaattoreiden, luotsiorganisaatioiden ja hinaajayhtiöiden tietoon.

Maailmanlaajuisesti suurilla satamilla on turvallisuusmääräyksiä avustustoiminnasta, mutta Suomessa sellaisia on vain Porvoon ja Naantalin satamilla.

Hinaajan koko, tyyppi ja paaluveto sekä avustusmenettely

Merkittävimmät konkreettiset hinaaja-avustuksen turvallisuuteen vaikuttavat tekniset tekijät ovat hinaajan/hinaajien riittävä koko ja kapasiteetti eli avustettavan käsittelyyn käytettävissä oleva siirtovoima sekä avustusmenettely.

Siirtovoima kasvaa yleensä hinaajan koon kasvaessa ja se muodostuu työnnöstä ja rungon vastuksesta hinaajan liikuessa. Ns. konventionaalisilla hinaajilla (esim. Hector ja Ajax) siirtovoima syntyy lähes kokonaan propulsio- ja ohjailulaitteilla. Uudemman aikaisten hinaajien rungon muoto ja propulsio mahdollistavat useamman eri avustusmenetelmän käytön ja näin ollen parantavat oleellisesti turvallisuutta erityisesti vaativissa olosuhteissa.

Hinaajan koon tulee olla oikeassa suhteessa avustettavan kokoon, aiottuun tehtävään ja ympäristöolosuhteisiin nähden. Aluksen rungon oikaiseva momentti on suoraan verrannollinen hinaajan uppoumaan. Poikittaisvedosta johtuva kallistava momentti pienenee aluksen leveyden kasvaessa mistä seuraa, että suurempi hinaaja on turvallisempi.

Ammattikirjallisuudessa on esitetty turvallisesti avustettavan nopeudeksi 1–2 solmua, kun konventionaalinen hinaaja on perä edellä kiinni avustettavan perässä, sillä runkomuotonsa vuoksi hinaaja on vaikeasti ohjailtavissa avustettavan vetäessä sitä perä edellä taaksepäin. Siirtyminen avustettavan perän ohi voi tapahtua enintään 3 solmun nopeudessa. Kombi-tyyppiselle hinaajalle turvallisena avustettavan nopeutena pidetään kolmea solmua.

Avustustilanteessa hinaajien aikaansaamien voimien tulee olla suuremmat kuin avustettavaan kohdistuvien voimien summa. Avustettavaan alukseen kohdistuvat sekä sen liikkeestä aiheutuvat vastus- ja hitausvoimat että ulkoisista olosuhteista johtuvat voimat. Avustustehtävään valittavien hinaajien paaluedon tulee olla noin kaksi kertaa laskemalla määritettävien tuuli-, aallokko- ja virtausvoimien summa. Näin otetaan huomioon edellä esitetyn mukainen todellinen käyttöön saatava työntövoima ja turvallisuusreserviksi tulee yllätysten varalta alan perusteoksen edellyttämä 20–25 %.

Laivojen koon jatkuvasti kasvaessa hinaajien koon, tehon ja ohjailuominaisuuksien tulisi seurata vallitsevaa tilannetta. 3000 m² lateraalialuutta vasten kohdistuu jo 15 m/s tuulella noin 44 ja 20 m/s tuulella noin 78 tonnin voima ilman vaadittavia turvakertoimia. Nykyisten Ro-Ro laivojen sekä ajoneuvonkuljetusaluksien tuulipinta-alat ylittävät 3000m² (Timca-luokka n.5400m²).

Yhteenveto

Avustushinauksessa eri osapuolten, avustettavan aluksen päällikkö, luotsi ja hinaajan päällikkö, hyvä yhteistyö ja ammattitaito ovat turvallisuuden kannalta tärkeimmät tekijät. Olosuhteet ja tekniset ominaisuudet asettavat omat rajoituksensa, joita paraskaan ammattitaito ei voi sivuuttaa.

Työ pitää pyrkiä aina tekemään oikeilla työkaluilla. Tässä haaste kohdistuu erityisesti hinaajajärjestyksiin. Satamien rooli hinaajastrategian ja mahdollisesti rajoitusten määrittämiseksi on avainasemassa. Satamien hinaajastrategian perusteella on mahdollista, että hinaajamääräykset ohjaavat riittävien teknisten ominaisuuksien omaavien hinaajien käyttöön ja sitä kautta turvallisempaan operointitapaan.