

Meriturvallisuus Estonian jälkeen

Usein vasta isot katastrofit johtavat radikaaleihin uudistuksiin ja parannuksiin. Merenkulussa tämä tarkoitti sitä, että Estonian turman jälkeen Suomessa käynnistettiin kokonaisvaltainen meriliikenteen turvallisuustyö.

Tasan 20 vuotta sitten sattui yöllä traaginen onnettomuus, joka vaati suuria menetyksiä. Autolautta Estonia upposi 28.9.1994 kovassa merenkäynnissä Pohjois-Itämerellä ja vei mukanaan 852 henkeä meren syvyyksiin. Onneksi kuitenkin 134 ihmistä selviytyi. Keliolosuhteet olivat kokeneellekin merenkulkijalle vaativat; tuuli oli 20 m/s luokkaa ja keskimääräinen aallon korkeus Itämerellä noin 6 metriä.

Jälkeenpäin on paljon spekuloitu sitä mistä syystä Estonia upposi, tarina kertoo yhtä jos toista. Tosiasia kuitenkin on, että avuntarve heti ensimmäisen avunpyynnön jälkeen oli suuri. Tällaista tapahtumaa ei kuitenkaan osattu odottaa. Ennen kuin tilanteen vakavuus kerkesi valkenemaan, oli monta kriittistä sekuntia ja minuuttia menetetty.

Vaikka onnettomuus on traaginen ja elää vielä tänä päivänä kirkkaasti monen mielessä, tulisi kuitenkin pitää mielessä ja miettiä myös niitä kaikkia hyviä asioita, mitä onnettomuuden jälkeen meripelastus- ja merenkulkuviranomaiset ovat saaneet aikaan.

Toukokuussa 1995 liikenne- ja viestintäministeriö asetti työryhmän laatimaan ohjelman merenkulun turvallisuudesta. Työryhmän esitysten perusteella valtioneuvosto teki marraskuussa 1995 periaatepäätöksen meriturvallisuusohjelmasta. Tavoitteena oli parantaa merenkulun turvallisuutta. Meriturvallisuusohjelmaan sisällytettiin turvallisuussuunnitelmien parantamista muun muassa Ro-ro ja matkustaja-alusten, alueellisen yhteistyön parantamisen, alusturvallisuuden ja sen valvonnan tehostamisen, meripelastuslainsäädännön, merisäätöpalveluiden, turvallisuuskoulutuksen sekä ohjaus- ja valvontajärjestelmien osalta.

Tätä periaatepäätöstä ja sen toteutumista ja seurannasta vastaamaan asetettiin Suomessa liikenneministeriö, sisäasianministeriö, ympäristöministeriö sekä opetusministeriö omilla toimialoillaan. Määrärahoja lisättiin liikenneministeriön hallinnon alalla ja Suomen rannikolle päätettiin toteuttaa merenkulun ohjaus- ja valvontajärjestelmä (VTS).

Merenkulkulaitos asetti työryhmän laatimaan VTS-käsikirjan, jossa kansainväliset sopimukset, käytäntö ja kotimainen lainsäädäntö otettiin huomioon. Käsikirjassa on ohjeita VTS-palvelun järjestämisestä, suunnittelusta ja perustamisesta sekä VTS-keskuksen sisäisten ja ulkoisten toimintatapojen ohjeistuksesta. Merenkulkulaitos keskitti kaiken meriliikenteenvalvonnan VTS-keskuksiin.

Suomessa toimii nykyään kolme Liikenneviraston ylläpitämää VTS-keskusta, jotka tänä päivänä kulkevat nimellä meriliikennekeskus. Meriliikennekeskukset tarjoavat ympärivuorokautisesti alusliikenteen ohjaus- ja tukipalveluja Turussa, Helsingissä ja Lappeenrannassa. Yhteistyö muiden merellisten toimijoiden, viranomaisten ja satamanpitäjien kanssa on päivittäistä.

VTS-järjestelmät käyttävät yhteistyössä muiden viranomaisten järjestelmien kanssa samoja sensoreita ja tiedonsiirtojärjestelmiä, jolloin käytettyjen sensorien määrä voidaan optimoida. Teknisenä ratkaisuna alusliikennepalvelu muodostuu meriliikennekeskuksesta ja sen toiminta-alueelle sijoitetuista sensoreista.

Meriliikennekeskuksen työasemalla on ohjaus- ja käyttölaitteet meriliikenteenohjausjärjestelmälle sekä radio-, tutkaverkko-, AIS- ja muille erillisilaitteille. VTS-alueen tilannekuva esitetään näytöllä, jonka kautta meriliikenneohjaajalla on vuorokauden ajasta riippumatta ajantasainen tilannetieto siitä, mitä Suomen merialueilla tapahtuu. Tilannekuva pohjautuu elektroniseen karttaesitysjärjestelmään.

Suomessa meriliikenteenohjaus on järjestetty perustuen alusliikennepalvelulakiin, päätöksiin sekä kansainvälisiin sopimuksiin ja suosituksiin.

Tänä päivänä meriliikenteenohjaus on laajentunut niin, että se kattaa koko Suomen merialueen mukaan lukien Suomenlahden ja Ahvenanmeren osat. Meriliikenteenohjauksen tehtävä on alusliikenteen turvallisuuden lisääminen ja tehokkuuden parantaminen sekä alusliikenteestä ympäristölle aiheutuvien haittojen ehkäiseminen.

Alusliikennepalvelu lisää alusliikenteen turvallisuutta, koska sen puitteissa tiedotetaan muun muassa muusta alusliikenteestä, käytettävistä väylistä, turvalaitteista, vaaratilanteista, poikkeamisista väyliltä, sää- ja jääolosuhteista sekä vedenkorkeudesta. Alusliikennepalvelu luo vuorovaikutteisen ympäristön aluksen liikkumiselle VTS-alueella, jolloin voidaan vähentää onnettomuus- ja ympäristöriskejä.

Alusliikennepalvelulla ohjataan alusliikennettä määriteltujen tiedonantojen, navigointiapalvelun ja alusliikenteen järjestelyn avulla. Lisäksi alusliikennettä voidaan ohjata tilannekohtaisesti muuttuvien liikennetilanteiden edellyttämällä tavalla. Myös kansainvälisillä vesialueilla olevien reittijakojärjestelmien ja pakollisten alusten ilmoittautumisjärjestelmien liikenteen valvonta kuuluu Liikenneviraston meriliikennekeskusten tehtäviin.

Koska meriturvallisuutta on pyritty parantamaan, ja toki pyritään jatkossakin, on ensiarvoisen tärkeää, että Estonian kaltaiset muistot eivät koskaan unohdu. Traagiset tapahtumat järkyttävät aina ihmisiä, mutta niistä pitäisi myös pystyä oppimaan ja suuntaamaan kohti uutta turvallisempaa kurssia.

Thomas Erlund
Merikapteeni

Yksikön päällikkö meriliikenteenohjaus, Liikennevirasto

Lisätietoja:

Meriliikenteenohjaus, yksikön päällikkö, kapteeni Thomas Erlund, thomas.erlund@liikennevirasto.fi, p. 029 534 3213