

Lots och Fyr

Luotsi ja Majakka

2019

since 1946



LUOTSILIITTO ry
LOTSFÖRBUNDET rf

Lots och Fyr
Luotsi ja Majakka
since 1946

Tässä numerossa

Pääkirjoitus	5	Ledaren	7
Päälüottamusmiehen katsaus	8	Huvudförtroendemannen har ordet	10
YTY valmistautunut neuvottelukierrokselle	12	Nordiskt Lotsmöte	18
Pohjoismainen luotsitapaaminen	14		
Liittokokous	21		
Luotsauskoulutuksen kehittäminen	23		
EMPA, Liverpool, UK	24		
Itämeren sellukeskus avattu Mussaloon	28		
Luotsausjohtaja Sanna Sonninen:			
Autonomisesta merenkulusta	30		
Historian havinaa Kotkan satamasta	32		
Kolumni; Luopissa työturvallisuus ja yhtiön ilme	38		
Kulmakiviä	37		
Anne Berner:			
Merenkulussa on tekemisen meininki	40		
Merenkulun sprintit ja väylän hahmo	44		
Erilainen hinauskeikka	46		
LNG-terminaalit lisäävät kaasulaivakuljetuksia	50		
Nord Stream 2 putkikuljetukset päätökseen	53		
Sosiaalinen tapahtuma	54		
Haapajoki: M/V Stadiongracht karilleajo	57		
Kunniamerkit	64		



Anne Berner s. 40



Sanna Sonninen s. 30



Ilmari Haapajoki s. 57

Kannen kuva Tapio Tuomisto



Navielektro Ky
PL 137
20780 Kaarina
www.navielektro.fi

Navielektro

Pääkirjoitus

Yhdessä oppiminen, turvallisuus ja luottamus



Antti Rinteen hallitusohjelman osassa liikenneverkon kehittäminen on kirjaus: *Selvitetään mahdollisuudet älykkäisiin väyläratkaisuihin myös merenkulun osalta, kuten Finnpiilot Pilotage Oy:n etäluotsauksen käyttömahdollisuudet tietyillä väylillä. Varmistetaan korkeatasoinen osaaminen ja riittävä ammattitaito merialueilla.* Hallitusohjelman kirjaus on hyvä. Elektroniset, usein epäluotettavat navigoinnin apuvälineet ovat lisääntyneet nopeasti aluksilla. Merenkulkijoiden osaaminen on heikentynyt samaan aikaan. Syitä tähän on varmasti monia. Tässä yhteydessä on syytä muistaa, että luottamus on riskinhallintakeino, jolla varmistetaan korkeatasoinen osaaminen ja riittävä ammattitaito saaristoväylillä, satamissa ja Saimaan vesistöllä liikkuvilla aluksilla. Meri- ja ympäristöturvallisuuden varmistaminen Suomen rannikolla tarvitsee toimenpiteitä, joita ovat muun muassa luotsausjärjestelmän kehittäminen sekä koulutuksen että luotsaustutkintojen osalta.

Hypetys merenkulun autonomian ja automaation ympärillä on tasaantunut. Visio on ollut kenties liian lennokas. Näyttää siltä, että ihminen toimii vielä pitkään mukana merenkulussa. Hyvä niin. Ideologia ja tavoitteet tekniikan ja digitalisaation hyödyntämisestä pitää suunnata ympäristönäkökohtien huomioimiseen. Merenkulun turvallisuus on ympäristöteko. Siitä tulee huolehtia. Finnpiilotin eLuotsaus on yksi digitalisaation hyödyntämistä selvittävä hanke laivaliikenteessä. Yhteistyö eri toimijoiden kanssa on välttämätöntä – yksin tässä ei voi onnistua. Työ ja tekeminen vaatii resursseja; työntekijöitä ja rahoitusta. Näistä tulee huolehtia eikä se saa olla pois jokapäiväisestä luotsaustyöstä.

Att lära sig tillsammans; säkerhet och förtroende

► Finnpilotin uusimmassa vuosiraportissa kirjoitetaan, että 2018 oli vuosi, jolloin opimme oppimaan ja viittaa luotsiveneonnettomuuteen. Työturvallisuutemme asetettiin kyseenalaiseksi perustoja myöten. Tässä liioitellaan. Veneiden turvallisuuden selvittäminen oli ja on välttämätöntä. Teknisiä muutoksia tehtiin nopealla tahdilla. Tärkeintä kuitenkin on pyrkiä estämään onnettomuudet ja tapaturmat. Missään tapauksessa onnettomuusriskiä ei tule lisätä omin toimenpitein. Kulunut vuosi on ollut varsinainen kypärävuosi. Liiallinen kiire ja tohina on sotkenut tärkeän asian kokonaan. Huolellinen riskiarvio on keino perustella asioita. Käsitykseni mukaan työntekijät on käynnistämässä riskiarviomenettelyä työturvallisuudesta. Riskiarvio tulee tehdä huolellisesti.

Luotsien työaika- ja palkkausjärjestelmä on joustava. Tämä nähtiin jälleen projektiluonteisen työmäärän lisääntymisen yhteydessä. Luotsaukset hoidettiin kiitettävästi joustavan työehtosopimuksen sekä henkilöstön vahvan sitoutumisen voimin. Maailman ja Suomen talous on aaltoliikettä. Luotsien henkilöstökulut joustavat tässä aallokossa. Luotsaustoimialan työehdoista aloitetaan neuvottelut loppuvuodesta. Askelmerkkejä asetellaan pikkuhiljaa.

Hyvää joulunalusajaa ja rauhallista tulevaa vuotta!

Antti Rautava
puheenjohtaja



I statsminister **Antti Rinnes** regeringsprogram poängteras utvecklingen av trafiknätverket så här: *Vi utreder de intelligenta trafikeringsslösningarnas möjligheter också inom ramen för sjöfarten, som till exempel Ab Finnpilot Pilotages möjligheter till fjärrlotsning längs vissa farleder. Vi försäkrar ett högklassigt kunnande och en tillräcklig professionalitet på sjöarna och haven.* Detta är en fördelaktig post i regeringsprogrammet. De elektroniska, ofta opålitliga navigationsverktygen har blivit allt vanligare ombord. Samtidigt har sjöfararnas kunnande försämrats. Vi kan säkert påpeka flera skäl. I detta sammanhang bör vi minnas, att lotsningen är en riskhanteringsmetod, som strävar efter att försäkra kvalitet och kunnande på skärgårdsfarlederna, i hamnarna och på Saimens insjödistrikt. Garantin för havs- och miljösäkerheten längs Finlands kust bygger på åtgärder, som bl.a. lotsningssystemets utveckling såväl vad skolningen och lotsexamina beträffar.

Blåsten och ståhejet omkring sjöfartens autonomi och automation har mojnät. Visionen var kanske till en början lite för högtflygande. Det ser ut, som om den mänskliga faktorn ännu länge till medverkar i sjöfarten. Gott så; ideologin och ändamålen inom utnyttjandet av tekniken och digitaliseringen måste gå i en linje, där miljöaspekterna noteras tydligt. Sjöfartens säkerhet är en ekologisk gärning som måste bevakas. Finnpilots eLotsning är ett projekt som utreder hur digitaliseringen kan befrämja sjöfarten. Samarbete mellan de olika aktörerna är oundvikligt – ingen lyckas ensam, ingen är en ö. Verksamheten förutsätter förstås resurser; anställda samt finansiering. Dessa faktorer måste

tryggas och får absolut inte dras ifrån det dagliga lotsningsarbetet.

I Finnpilots senaste årsberättelse står, att 2018 var året då vi lärde oss att lära oss, vilket syftar på den tragiska lotsbåtolyckan, då själva grunderna för vår arbetstrygghet ifrågasattes. Detta är nog en överdrift. En utredning av båtarnas säkerhet var och är nödvändig. Tekniska förändringar genomfördes raskt. Men det allra viktigaste är ändå att försöka förhindra olyckor och haverier. Under inga omständigheter kan det tillåtas, att olycksrisken förhöjs genom egna, improviserade åtgärder. Således beskrev det gångna året något av en kulmen. För stor brådska och ståhej resulterade i, att en väsentlig sak trasslades till. Noggrann riskvärdering är en metod att motivera åtgärder och handlingar. Enligt min uppfattning håller arbetsgivaren på att starta en riskvärderingsprocedur i fråga om arbetsplatssäkerheten. Denna värdering måste genomföras grundligt.

Lotsarnas arbetstids- och avlöningssystem är flexibla. Detta ställde sig åter tydligt då den projektbaserade arbetsbördan utökades. Lotsningarna sköttes förvisso berömligt, tack vare det flexibla kollektivavtalet samt personalens kraftiga engagemang. Både världens och Finlands ekonomi följer olika vågrörelser och lotsarnas personalkostnader tänjer allra mest efter bäljorna. Förhandlingar om lotsningens arbetsavtal startar innan årsskiftet och ansatsmarkeringarna börjar småningom justeras.

Med tillönskan om en god jul och ett tryggt nytt år!

Antti Rautava
ordförande

Katse työehtoneuvottelussa

Edellisessä työehtosopimuksessa sovittuja kaikkia työryhmiä ei ole ehditty edes perustaa, kun jo pukkaa uutta neuvottelua. Emme ole saaneet nykyistä sopimustekstiä vielä painetussa muodossa esimiesten ja yksiköiden käyttöön, emmekä tule saamaankaan. Ei ole järkeä painattaa tekstiä, joka on mahdollisesti vanhentunutta jo muutaman kuukauden kuluttua. Miksi näin on käynyt? Tietävästi työnantajajärjestö Paltalla oli vaikeuksia hyväksyä tämä nykyinen sopimuksemme ja siitä viivästys. Tammikuussa aloitamme neuvottelun uudesta työehtosopimuksesta. Kirjoitin vuosi sitten synkistä tulevaisuuden näkymistä. Tulihan ne, vaikka yllätyksekseni paljon myöhemmin kuin ajattelin. Viime viikolla yhtiön johto esitteli viimeisimpiä luotsaustilastoja eikä hyvältä näyttänyt. Alkuvuosi ja kesä olivat hyvin työntäyteisiä, kiitos projektien ja viivytellen hiipineen matalasuhdanteen, mutta nyt on palattu takaisin normaalitilanteeseen, jossa vain perustavarankuljetuksen volyymit määrittelevät myös luotsien työt. Luotsausmäärät näyttäisivät laskevan, mutta kuinka alas ja kuinka pitkäksi aikaa? Talouden epävarmuus lisääntyy ja siitä uutisointi vaikuttaa tempoilevalta. Tällaisen ilmapiirin vallitessa on rohkeaa riskinottoa tavoitella kovin pitkäkestoista työehtosopimusta, mutta tulevat viikot näyttävät, minkälaisiin sopimuksiin isommat toimialat päätyvät.

Mediaa hallitsee käynnissä oleva postialan lakko. Vähemmälle, mutta ei kuitenkaan kokonaan huomiotta, ovat jääneet uutiset tärkeämmistä teknologiateollisuuden neuvotteluista. Ne ovat tietävästi jumissa. Syiksi on esitetty kiky-sopimusta ja työnantajaleirin koordinoituja ja ilmeisen kohtuuttomia neuvotteluesityksiä työehtojen heikentämiseksi. Miksi edes neuvotella, jos näkemykset asioista ovat ihan eri planeetoilta? Minkä takia teknologiateollisuuden neuvottelut ja

mahdollinen sopimus on sitten niin tärkeä muillekin toimialoille? Siksi, että Suomeen on haluttu Ruotsin mallin mukaista palkankorotuskattoa, jonka määräisivät vientialojen työehtosopimukset. Viime sopimuskierröksellä tämä toteutuikin varsin hyvin. työnantajajärjestöt onnistuivat kontrollissaan ja olivat saaneet jotenkin houkuteltua valtakunnansovittelijan mukaan ajatukseen. Sovittelijan toimistosta ei lähtenyt yhtään sovintoesitystä, jossa olisi ylitetty teknologiateollisuuden sopimuskustannusten korotustaso. Epäilen, että myös tällä sopimuskierröksellä tulee käymään samoin, sitä ainakin jotkin tahot yrittävät.

Luotsaustoimialan työehtosopimus umpeutuu tammikuun lopussa. Olemme ajallisesti hyvissä asemissa, koska oletettavaa on, että vientialojen isot toimijat ovat saaneet siihen mennessä jotain selkoa sopimustensa sisältöön. Muun muassa kiky-tuntien kohtalo avainliittojen sopimuksissa heijastuu aivan varmasti muiden, myös luotsaustoimialan, neuvotteluiden kulkuun. Luotsinvälittäjiä tämä asia koskettaa merkittävällä tavalla. Tiedossani ei ole, ainakaan vielä, mitään erityisen isoja ja vaikeita asiakokonaisuuksia, jotka tulisi ottaa käsittelyyn neuvotteluiden alkaessa tammikuun puolivälissä. Olemme johdonmukaisesti saaneet korjattua työehtojamme vuosien saatossa, mutta valmiiksi ne eivät varmasti tule koskaan. Aina löytyy jotakin korjattavaa. Selvä merkki korjaustarpeesta on tulkintaerimielisyydet. Varsinaista erimielisyysprosessia ei ole aloitettu pitkään aikaan, mutta siitä huolimatta joidenkin sopimusmääräysten tulkinasta on jouduttu keskustelemaan sopimuskauden aikana. Tyypillisesti nämä ovat työehtosopimukseen tulleita uusimpia kohtia, joiden soveltaminen ja tulkinta hakevat vielä muotoansa. Kun asiain laita on tämä, on tarpeen muokata ja hioa näiden sopimusmää-

räysten teksti sellaiseen muotoon, että teksti olisi yksiselitteistä, selvää ja sellaista, että sopimusosapuolten tahto käy siitä ilmi.

Tällä hetkellä voimassaolevassa työehtosopimuksessa on sovittu useista työryhmistä. Osa näistä on jo saanut työnsä valmiiksi, mutta muutamia ei ole vielä edes perustettu, työ on siis aloittamatta. Asiat eivät vanhene, ja nämä keskeneräiset tai aloittamatta jääneet toimeksiannot siirtyvät luonnollisesti seuraavalle sopimuskaudelle. Ainakin Fokan työaikajärjestelmä ja matkustamisen ohjeet tulisi selvittää.

Luotsiliitolla on edustus kaikissa työehtoihin ja henkilöstön asemaan liittyvissä hankkeissa. Tulemme kuulluksi ja meillä on mahdollisuus vaikuttaa jäsenemme työolojen kehittämiseen. Tilanne on hyvä. toivottavasti se tällaisena myös pysyy.

Toivotan jäsenillemme, yhteistyökumppaneillemme ja koko Finnpiilot Pilotage oy:n henkilökunnalle oikein hyvää joulua ja onnellista uutta vuotta 2020!

Juha Sihvo
pääluottamusmies



Med blicken på kollektivförhandlingarna

Alla arbetsgrupper som beslöt om i det senaste kollektivavtalet har inte ens hunnit bildas, innan det redan vankas nya förhandlingar. Vi har ännu inte fått den aktuella avtalstexten i tryck till befälets och enheternas förfogande, och vi kommer inte heller att få. Det är ingen idé att trycka och förmedla en text, som möjligen är föråldrad redan om ett par månader. Varför gick det så?

Vi vet, att arbetsgivarorganisationen Palta hade problem med att godkänna vårt aktuella avtal och att fördröjningen beror på detta. I januari 2020 inleder vi förhandlingar om ett nytt kollektivavtal. För ett år sedan skrev jag om dystra framtidsutsikter. Farhågorna besannades, om än till min förvåning mycket senare än jag hade väntat mig. I förra veckan presenterade företagsledningen den senaste lotsningsstatistiken och den såg inte vacker ut. Början av året och sommaren var mycket arbetsdryga, p. g. a. projekten och den sakta insmygande lågkonjunkturen, men nu har vi återgått till ett normalläge där redan de ordinära varutransporternas volymer också bestämmer lotsarnas arbete. Lotsningsuppdragen ser ut att minska, men hur mycket och för hur lång tid? Den ekonomiska osäkerheten tilltar för sin del och nyheterna om detta ser ut att gå upp och ner. I rådande atmosfär vore det modigt risktagande att eftersträva ett desto långvarigare kollektivavtal, men de närmaste veckorna utvisar hordana avtal de större branscherna når.

Medierna domineras idag av postbranschens utdragna strejk. Mindre noterade om än inte helt förbisedda, är teknologi-industrins viktigaste branschers förhandlingar. Enligt uppgifter har de kört fast. Bland orsakerna har framkastats konkurrenskraftavtalet samt arbetsgivarlägrets koordinerade och uppenbart oskäligen förhandlingsmotioner som eftersträvar att

försvaga villkoren. Varför ska man alls förhandla, om ståndpunkterna är som från olika planeter? Varför är teknologi-industrins förhandlingar och det eventuella avtalet så väsentliga för de andra branscherna? Därför, att man också i Finland önskar ett löneförhöjningstak enligt Sveriges modell som skulle definiera exportbranschernas kollektivavtal. I den senaste förhandlingsrundan förverkligades detta också tämligen väl. Arbetsgivarorganisationerna lyckades i sin kontroll och lyckades på något sätt locka självaste riksförlikningsmannen bakom tanken. Från förlikningsmannens kontor utgick inget förlikningsförslag, där teknologi-industrins avtalskostnader skulle ha överskridits. Jag befarar, att också denna förhandlingsrunda har samma resultat, eller detta eftersträvas åtminstone på vissa fronter.

Lotsningsbranschens kollektivavtal upphör i slutet av januari. Tidtabellsmässigt är vi i ett gott läge, eftersom man kan anta, att i det skedet har exportbranschernas stora aktörer fått någon reda i sina avtals innehåll. Bl. a. konkurrenskrafttimmarnas öde i nyckelförbundens avtal reflekteras garanterat också i de andra branschernas - som lotsarnas - förhandlingars gång. Saken berör lotsningsförmedlarna på ett betydande sätt. Jag har ingen kännedom, åtminstone inte ännu, om några särskilt stora eller komplicerade ärendehelheter, som borde tas upp då förhandlingarna börjar i mitten av januari. Vi har konsekvent lyckats korrigera våra arbetsvillkor under årens lopp, men färdiga blir de säkert aldrig. Alltid finns något att rätta till. Ett tydligt tecken på korrigeringsbehovet är meningsskiljaktigheterna om tolkningen. Någon särskild meningsskiljaktighetsprocess har inte startat på länge, men det oaktat har man varit tvungen att diskutera somliga avtalsbestämmelser mitt i den pågående avtalsäsong-

en. Typiska för detta har varit kollektivavtalets nyaste punkter, vilkas anpassning och tolkning ännu söker form. Eftersom det är så landet ligger, finns behov att justera och finslipa avtalsbestämmelsernas text till en sådan form, att texten är entydig, klar och sådan, att avtalsparternas önskan framgår därur.

I det f.n. gällande kollektivavtalet har man beslutit om olika arbetsgrupper. Några av dem har redan fullbordat sitt arbete medan några grupper inte ens har bildats och arbetet har alltså inte ännu kommit igång. Ärendena försvinner ingenstans och dessa halvfärdiga eller icke påbörjade uppgifter förflyttas naturligtvis till följande avtalsperiod. Åtminstone borde Fokkas arbetstidssystem och reglerna för resandet utredas.

Lotsförbundet representeras i samtliga projekt som angår arbetsvillkoren och personalens ställning. Vi blir hörda och vi har möjligheter att påverka våra medlemmars arbetsförhållandens utveckling. Läget är gott och ska förhoppningsvis så förbli.

Jag tillönskar våra medlemmar, kompanjoner och hela Finnpilot Pilotage Ab:s personal en riktigt god jul och ett lyckligt nytt år 2020!

Juha Sihvo
huvudförtroendeman



YTY

valmistautunut neuvottelukierrokselle

YTY:n neuvottelupäivät järjestettiin Kalastajatorpalla 10.5. 2019 toiminnanjohtaja **Mats Nymanin** johdolla. Neuvottelupäivillä koottiin yhteen YTY:n YTN-taustaryhmäläiset ja jäsenyhdistysten neuvottelijat. Päivän aikana käytiin läpi YTY:n tavoitteita tulevalle neuvottelukierrokselle. Akavan pääekonomisti **Pasi Sorjonen** esitelmöi talouden yleisnäkymistä ja YTN:n puheenjohtaja **Teemu Hankamäki** kertoi järjestön näkemyksistä alkavan syksyn neuvottelukierroksesta. Luotsiliitosta paikalla olivat puheenjohtaja **Antti Rautava** ja toiminnanjohtaja **Tapio Tuomisto**.

YTY:n työmarkkinajohtajan **Karoliina Huovilan** johdolla kävimme läpi tavoitteita ja valmistautumista neuvottelukierrokselle workshopin kautta.

TT

YTY: n hallitus kokoontui Luotsiliiton toimistolla 23.10. toiminnanjohtaja Mats Nymanin johdolla. Yleinen työmarkkinatilanne ja ns. päänavaajaliittojen neuvottelujen jämähtäminen lähtöviivoille herätti huolta YTY: n hallituksessa



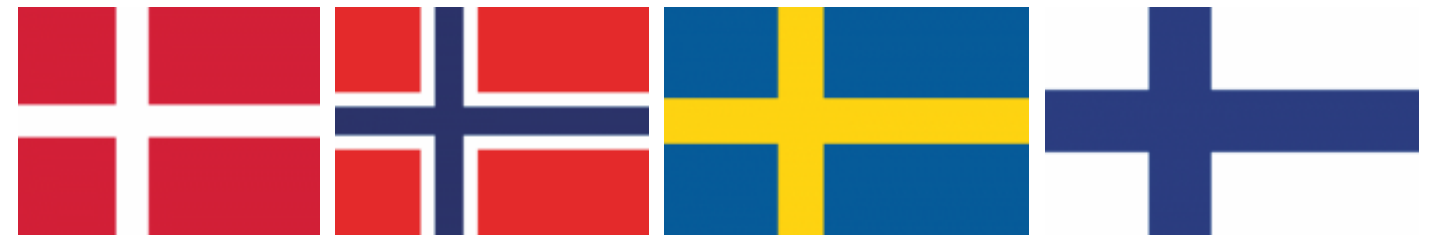
YTY:n jäsenjärjestön, Suomen Ammattivalmentajat (SAVAL) puheenjohtaja, huippuvalmentaja **Erkka Westerlund** piti erinomaisen esityksen itsensä johtamisesta ja vuorovaikutuksesta. Luotsille itsensä johtaminen ja vuorovaikutus erilaisissa komentosiltatiimeissä on tuttua työssäoppimisen kautta, mutta ei tekisi pahaa esimerkiksi Finnpilot- päivillä tällaisen huippuvalmentajan luento vastaavalla teemalla.

Tilaisuudessa kukitettiin eläkkeelle jäänyt YTY:n toiminnanjohtaja ja järjestön perustajajäseniin kuulunut **Jaakko Kiiski**. ■



Pohjoismainen luotsitapaaminen 30.-31.8.2019 Saxkjøbing, Tanska

Tanska: pj. Lars Sigvardt, Ole Riis
Norja: pj. Johannes Sivertsen, Kenneth Karlsen
Ruotsi: pj. Patrik Wikand, vpj. Ronny Löf
Suomi: pj. Antti Rautava, vpj. Kaj Hahtonen
EMPA: pj. Stein Inge Dahn, pääsihteeri Aileen Van Raemdonck



Pohjoismainen luotsitapaaminen pidettiin elokuussa Tanskassa. Tänä vuonna EMPA oli pyytänyt meiltä etukäteen lupaa pääsihteerin osallistumiselle kokoukseen. Tapamme toimia EMPA:ssa on jo vuosia herättänyt kiinnostusta muiden jäsenmaiden keskuudessa, joten pääsihteeri **Aileen Van Raemdonck** osallistui nyt kokoukseemme. Aileen aloitti muutamia vuosia sitten pääsihteerinä ja on toiminut menestyksekkäästi Brysselissä luotsien edustajana sekä EMPA hallituksen lobbarina EU:n suuntaan.

Aileen kertoi kokouksen jälkeen ihailevansa avointa ja suoraa keskustelukuluttuuriamme. Erityisesti hän kiinnitti huomiota kuinka hyvin etsimme yhdessä ratkaisuja ongelmiin ja kehitämme jokaisen maan luotsausta tarkastelemalla myös oman maan toimintaa kriittisesti. Ymmärsin, että tämä palaute on juuri samaa, jota kuulemme ja luemme pohjoismaista yleisesti puhuttaessa. Toivotaan, että pääsihteeri vie toimintatapaamme ja malliamme myös muualle Eurooppaan.

Tanska:

Tanskan luotsauspalvelut vapautuvat kilpailulle 2020 keväällä. Uusia kilpailijoita ei kuitenkaan ole odotettavissa markkinoille. Nykymarkkinat ovat pääosin Danpilotin ja heidän osa-omistamien tytäryhtiöiden hoitamia, kuten viime vuonna kerroin. Muutama luotsi on aloittanut oman yhden miehen luotsausyrityksen lähinnä satamien välillä tapahtuvissa luotsauksissa. Tällainen toiminta polkee hintaa eikä voi olla hyväksi luotsaukselle. Epäilen vahvasti, että jatkuaan se jopa lopulta heikentää turvallisuutta ja luotsauksen arvostusta.

Danpilotin venekalustoon on tehty pieniä parannuksia. Heillä on nykyisin käytössä uusia Baltic Work Boatsin luotsiveneitä. Veneet toimivat hyvin ja kustannustehokkaasti kahden metrin aallonkorkeuteen saakka, mutta ovat ongelmissa tätä vaativimmissa olosuhteissa. Luotsit ovat ilmaisseet huolensa, että kustannustehokkuus ei saisi olla pääsijalla veneitä

valittaessa. Sen sijaan pitäisi panostaa turvallisuuteen ja operointikykyyn kaikissa olosuhteissa, joissa veneillä on tarkoitus operoida.

Tanskan merenkulkuviranomainen ei puutu aktiivisesti em. kaltaisiin asioihin. Kuulimme myös, että Tanskan viranomaiset harkitsevat muiden EU-maiden esim. Romanian luotsikoulutuksen hyväksymistä Tanskaan ilman henkilön kansallisuus-, kieli- tai turvallisuusselvitysvaatimuksia. Poliittinen ja lainsäädännöllinen keskustelu Tanskassa jatkuu liberalisoinnin puolesta ja erilaisia selvityksiä teetetään vuodesta toiseen.

Tanskan luotsaustilanne siis jatkuu turbulenttisena ilman selkeää visiota tai missiota mitä luotsaukselta yhteiskunnassa halutaan.

Norja:

Norja myi Kewatecin valmistamat veneensä Bremerhavenin satamaluotseille.

Norjassa lakia on muutettu miehittämättömien alusten osalta. Uuden lain mukaan ennen operointia on konsultoitava luotseja ja sovittava yhteisistä toimintameteista ennen operoinnin aloittamista. Laki siis mahdollistaa miehittämättömät alukset. Kuulimme myös Yara Birkeland projektin viivästymisestä, haasteista. Alus kuitenkin aloittaa operoinnin miehitettyinä. Parempi näin.

Norjalaiset ovat saaneet työehtosopimuksensa uusitua ja se sisältää lukuisia parannuksia työ- ja eläke-ehtoihin. Näihin korotuksiin on todennäköisesti varaa vain Norjalla. Liikenne Norjassa on lisääntynyt erityisesti risteilylaivojen, mutta myös muun liikenteen ja öljykuljetusten osalta. Norja on lisännyt luotsien lukumäärää ja rekrytoinut viime vuonna 15 lisäluotsia. Kasvanut liikenne ja mm. lepoaikojen toteutumisen tiukempi seuranta vaativat tulevaisuudessa vielä suurempaa luotsimäärää.

Norjassa uusien luotsien rekrytoinnin valintakriteeri- ➤

► en pääpaino on psykologisissa testeissä ja toisena käytännön simulaattoritestin tuloksissa. Erityistä painoa annetaan kykyyn ohjata alusta tutkalla ja visuaalisesti ilman ECDIS/GPS avustusta. Useat hakijat eivät ole läpäisseet simulaattorikokeita, vaikka ovat yrittäneet hakea luotsiksi useampana vuotena. Kokeet testaavat samoja asioita joka vuosi, mutta simuloinnissa käytettävää satamaa ja väylää vaihdetaan vuosittain. Norjassa on onneksi saatavalla riittävästi halukkaita merenkulkijoita luotseiksi.

Norjassa tapahtui viime marraskuussa fregatti Helge Ingestadin yhteentörmäys tankkeri Sola TS kanssa. Suositellen luotseja tutustumaan kyseiseen tapaukseen. Ammatissamme pitää pystyä kestämaan painetta ja vastaamaan myös teoistaan jälkikäteen. Tässä tapauksessa Sola TS luotsina toiminut oli ainoa henkilö, joka huomasi vaaran ja se ainoa, joka aktiivisesti yritti estää yhteentörmäystä viimeiseen saakka. Tästä huolimatta häntä odottaa useamman vuoden oikeuskäsittely kuulemiseen, sillä Helge Ingestadin menetys aiheutti yli 1,5mrd € kustannukset ja näille haetaan nyt maksajaa. Käy tutustumassa netissä Norjan onnettomuustutkintakeskuksen sivuilta, ja mieti miten itse olisit toiminut kyseisessä tilanteessa luotsina.

Toinen Norjassa tapahtunut mielenkiintoinen läheltä

piti -tapaus oli Viking Sky risteilijän koneiden sammu-
minen rannikolla. Tilanteessa kaksi aluksella töissä ollutta luotsia toimivat esimerkillisesti Ahvenanmaalaisen päällikön tukena ja apuna tilanteessa hoid-
taen radioliikenteen ja aluksen navigointia. Suur-
onnettomuus oli tässä hyvin lähellä, sillä Viking Sky sai koneensa käyntiin vain kaapeleiden päässä rannas-
ta. Luotsien toiminta tilanteessa oli korvaamatonta.

Ruotsi:

Ruotsissa luotsien rekrytointiongelmat kasvavat. Ruotsi suunnittelee edelleen luotsikoulutuksen aloit-
tamista Saksan mallin mukaisesti. Suurin ongelma uusien luotsien rekrytoinnissa on palkkaus, sillä ruotsalainen ylempi laivanpäällystö yksinkertaisesti ansaitsee enemmän laivalla. Nuoret eivät näe 60-
vuoden eläkeikää riittävää porkkanana hakeutuakseen luotsiksi. Samainen eläkeikä esti viime kesänä eläköi-
tyneiden luotsien käyttämisen kesäapuna esim. Ruotsinjärvillä.

Ruotsissa käydään keskustelua luotsin eläkeiän nostamisesta. Luotsien enemmistö ei haluaisi nostaa eläkeikää, mutta ehkä oikea malli vielä löytyy. Keskusteluissa kiinnitetään huomiota yli 60-vuotiaan



soveltuvuuden tarkastuksiin, palkkauksen muodostu-
miseen sekä eläkkeelle siirtymisen järjestelyihin. Tällä hetkellä Ruotsissa luotsin maksimi päivittäinen työaika saa olla kahdeksan tuntia työtä. Työajan lisäämisestä kymmeneen tuntiin myös neuvotellaan. Nämä kaikki edellä mainitut haasteet ja luotsien riittämätön määrä erityisesti pohjoisen satamissa ovat aiheuttaneet kuluneen vuoden aikana jopa usean vuorokauden odotuksia aluksille.

Ruotsissa viranomainen puuttui linjaluotsaukseen Ruotsin järvillä. Järvillä liikennöinnin ajaksi aluksen päälliköksi oli tapana vaihtaa linjaluotsin kirjan omistava. Toinen päällikkö kuitenkin jatkoi edelleen laivan todellisena päällikkönä. Ruotsalaisten veneisiin tehdään myös samoja muutoksia veneisiin, joita meillä on tehty L-242 onnettomuuden johdosta. Uudet veneet halutaan tilata myös itseoikaisevina, kuten meidän valmisteilla oleva uusi nopea vene.

Etäluotsauksen osalta Ruotsissa on aloitettu samanlais-
ta selvitystyötä kuin meillä. Ruotsi panostaa tässä simulaattoritestaukseen ennen tarkempia suunnitel-
mia tai ehdotuksia. Suositelimme heille yhteistyötä Suomen ja meidän organisaatioidemme kanssa.

Suomi:

Kerroimme viimeiset kuulumiset omista muutoksista toiminnassa sekä älyväylähankkeista. Erityisesti kä-
vimme läpi meillä veneisiin ja kuttereihin tehdyt muutokset. Keskustelimme laajasti varusteista ja välineistä luotsin työhön liittyen ja vaihdoimme näistä tietoa. Eniten keskustelua herättivät kypärät ja uusi itseoikaiseva nopea vene, jonka Finnpilot on tilannut Kewatecilta.

Pohjoismaisesta luotsikokouksesta saisi tarinaa use-
ampaankin juttuun. Paripäiväinen kokous on annil-
taan mitä erinomaisinta tiedonvaihtoa ja oppimista vuodesta toiseen. Toivotaan, että tämä tiedonjakami-
sen avoimuus yleistyisi ja laajenisi Eurooppaan enemmän EMPA kautta.

Luotsiliiton yhteistoimintaa tarkastellessa pidän mei-
dän missiona tiedonvälitystä ja visiona toimintatapo-
jen sekä varusteiden minimistandardoimista Euroop-
passa.

Kaj Hahtonen
varapuheenjohtaja



Nordiskt lotsmöte

30.-31.8.2019 Saxkjøbing, Danmark

Danmark: ordf. Lars Sigvardt, Ole Riis
 Norge: ordf. Johannes Sivertsen, Kenneth Karlsen
 Sverige: ordf. Patrik Wikand, viceordf. Ronny Löf
 Finland: ordf. Antti Rautava, viceordf. Kaj Hahtonen
 EMPA: ordf. Stein Inge Dahn, generalsekreterare Aileen Van Raemdonck

Årets nordiska lotsmöte begicks i augusti i Danmark. I år hade EMPA på förhand bett oss om lov för generalsekreteraren att delta. Våra metoder har redan i flera år väckt de andra medlemsländernas intresse, så därför medverkade generalsekreterare **Aileen Van Raemdonck**. Aileen tillträdde för några år sedan i tjänsten som generalsekreterare och hon har verkat framgångsrikt som lotsarnas representant i Bryssel och som EMPA:s styrelses lobbyare i riktning EU.

Efter mötet berättade Aileen, att hon beundrar vår öppna och direkta diskussionskultur. Särskilt poängterade hon hur fördelaktigt vi gemensamt söker problemlösningar och utvecklar respektive lands lotsning genom att också granska hemlandets verksamhet kritiskt. Jag förstod, att denna respons är mycket lik det vi kan höra och läsa då de nordiska länderna allmänt förs på tal. Så vi ska hoppas, att generalsekreteraren för våra metoder och modeller vidare i Europa.

Danmark:

I Danmark öppnas lotsningstjänsterna för konkurrens på våren år 2020. Nya konkurrenter om marknaden finns ändå inte att vänta. Marknaden i dag behärskas huvudsakligen av Danpilot och dess delägda dotterbo-

lag, som jag berättade i fjol. Somliga lotsar har startat enmansföretag som närmast sköter lotsningsuppdrag mellan oh i närheten av hamnarna. Detta slags verksamhet dumpar priserna och är säkert inte fördelaktig för lotsningen. Jag misstänker starkt, att den rentav kan försvaga både säkerheten och lotsningens allmänna uppskattning.

Danpilots fordonsflotta har genomgått smärre förbättringar. Nuförtiden använder de Baltic Work Boats nya lotsbåtar. Båtarna fungerar väl och kostnadseffektivt i vågor upp till två meter, men är ”i blåsten” i mer krävande omständigheter. Lotsarna har uttryckt bekymmer och påpekat, att kostnadseffektiviteten inte borde avgöra i valet av båtar. Däremot borde vikten fästas vid säkerhet och operationsduglighet i alla omständigheter, där båtarna är avsedda att operera.

Den danska sjöfartsmyndigheten befattar sig inte aktivt med nämnda ärenden. Vi fick också höra, att Danmarks myndigheter överväger att godkänna andra EU-länders som t.ex. Rumäniens lotsutbildning i Danmark utan krav på personens nationalitets-, språk- eller säkerhetsutredning. Den politiska och legislativa diskussionen i Danmark fortgår i en liberaliserande riktning och diverse utredningar görs år efter år.



Den danska lotsningssituationen fortsätter alltså turbulent utan någon tydlig vision om vad samhället förväntar sig av lotsningen.

Norge:

Norge sålde sina båtar tillverkade av Kewatec till Bremerhavens hamnlotsar.

I Norge har lagen förändrats i fråga om de obemannade fartygen. Enligt den nya lagen måste lotsar konsulteras innan operationen och man måste komma överens om gemensamma metoder innan själva uppdraget. Lagen möjliggör alltså obemannade fartyg. Vi hörde också om Yara Birkeland -projektets fördröjning och utmaningar. Fartyget börjar ändå verksamheten som bemannat. Bättre så.

Norrmännen har fått sitt kollektivavtal förnyat och det omfattar ett flertal förbättringar vad arbets- och pensionsvillkoren beträffar. Till dessa förhöjningar är det förmodligen bara Norge som har råd. Trafiken i Norge har tilltagit speciellt inom kryssningarna men den vanliga trafiken och oljetransporterna har även ökat. Norge har utökat lotsarnas antal och i fjol rekryterades 15 nya lotsar. Den tilltagande trafiken och noggrannare övervakning av bl. a. vilotiderna förut-sätter i framtiden ännu större antal lotsar.

I Norge fästs urvalskriteriernas vikt inom lotsrekryteringen främst vid de psykologiska testerna och därefter vid simulatortestens resultat. Särskild betydelse ges förmågan att styra ett fartyg med radarn samt visuellt utan stöd av ECDIS och GPS. Många aspiranter har inte utfört simulatortesterna godkänt, fast de har ansökt om lotsjobb ett flertal gånger. Proven testar samma saker varje år, men i simulationerna byts hamnen och farleden varje år. Lyckligtvis finns det i Norge tillräckligt med hugade sjöfarare som vill bli lotsar.

I Norge inträffade i fjol november fregatten Helge Ingestads kollision med tankern Sola TS. Jag rekommenderar alla kolleger att bekanta sig med händelsen. I vår bransch måste vi stå ut med tryck och även svara för våra handlingar efteråt. I detta fall var lotsen ombord på Sola TS den enda personen som upptäckte faran samt den enda, som aktivt försökte avstyra kollisionen in i det sista. Det oaktat inväntar han en mångårig rättsprocess med förhör, eftersom förlusten av Helge Ingestad resulterade i omkostnader på 1,5 miljard € och nu söker man en betalare. Besök den norska haverikommissionens nätsidor och fundera hur du själv hade agerat i situationen.

En annan intressant nära ögat -incident var kryssningsfartyget Viking Skys maskinstopp utanför kusten. I läget fungerade de två lotsarna ombord exemplariskt som stöd för fartygets åländske kapten, skötande radiokommunikationen och navigeringen. En storolycka var mycket nära, eftersom Viking Sky kunde starta maskinerna endast via kablar från stranden. Lotsarnas aktion i situationen var oumbärlig.

Sverige:

I Sverige tilltar problemen med lotsarnas rekrytering. Svenskarna planerar fortfarande att inleda lotsutbildningen enligt Tysklands modell. Det största problemet med rekryteringen av nya lotsar gäller avlöningen, eftersom det svenska högre fartygsbefälet helt enkelt förtjänar bättre ombord. De yngre ser inte pensionsåldern 60 år som en tillräcklig morot för att söka sig till lots. Denna pensionsålder förhindrade i fjol somras användningen av pensionerade lotsar som sommarhjälp t.ex. på Sveriges sjöar.

► I Sverige för man diskussion om förhöjning av lotsarnas pensionsålder. Majoriteten önskar inte höja pensionsåldern, men kanske en fungerande modell ännu hittas. I diskussionen fäster man vikt vid lämplighetsgranskningarna av över 60-åringar, lönebildningen samt pensioneringens organiserande. I detta nu är den svenska lotsens tillåtna maximala arbetstid åtta timmar. Man förhandlar också om en ökning av denna till 10 timmar. De nyss nämnda utmaningarna och det otillräckliga antalet lotsar, speciellt i de norra hamnarna, har under det gångna året medfört rentav flera dygns väntetider för fartygen. Sjöfartsmyndigheten tog ställning till linjelotsningen på de svenska sjöarna. Under tiden för trafikeringen på sjöarna brukade fartygets överbefäl bytas mot en person som innehar linjelotsbrev. Den andra kaptenen fortsatte ändå som fartygets de facto överbefäl. De svenska båtarna undergår också samma reformer, som vi gjorde på våra båtar efter L-242 -olyckan. De nya båtarna skall också beställas som självkorrigerande, som den nya, snabba båten som tillverkas hos oss.

För fjärrlotsningens del har man i Sverige inlett liknande utredningsarbete som hos oss. Här satsar svenskarna på simulatortestning innan desto noggrannare planer eller förslag. Vi rekommenderade samarbete med Finland och våra organisationer.

Finland:

Vi förmedlade de senaste nyheterna om våra egna verksamhetsreformer och smartfarledsprojekt. Speciellt redogjorde vi för förändringarna angående båtarna och kuttrarna. Vi diskuterade allmänt utrustning och verktyg och utbytte information om dessa. Livligast uppstod diskussion om hjälmar och den nya självkorrigerande, snabba båten som Finnpiilot har beställt av Kewatec.

Stoff skulle finnas för många artiklar om det nordiska lotsmötet. Dessa mötesdagar innebär ett utmärkt informationsutbyte och lärdom från år till år. Vi ska hoppas, att detta slags öppna informationsdelning blir allt allmännare och sprider sig i Europa ytterligare via EMPA.

Då jag funderar på Lotsförbundets samverkan anser jag, att vår mission är informationsförmedling och vår vision är en europeisk minimistandard inom verksamhetsmetoderna och utrustningen.

Kaj Hahtonen
viceordförande



Kaitsu ja Leena toimivat kokouksen jäseninä puhemiehinä.

LUOTSILIITTO LIITTOKOKOUS 2019

Luotsiliiton liittokokous pidettiin Helsingissä
12. – 13. 04. 2019

Luotsiliiton kokouksessa käytiin läpi sääntömääräiset kysymykset ja jäsenistön kannalta merkityksellisinä päätösinä hallitus oli esittänyt liiton jäsenten jäsenmaksun alentamista siten, että uusi jäsenmaksu on nykyisin luotseilta 2,0% peruspalkasta ja luotsinvälittäjiltä 1,9% peruspalkasta, minkä keskustelun jälkeen kokous myös hyväksyi.

Antti Rautava jatkaa Luotsiliiton puheenjohtajana

Liittokokous esitti puheenjohtajalle Antti Rautavalle 2 vuoden jatkokautea. Samoin liiton pääluottamusmieheksi ehdotettiin ja valittiin 2 vuoden jatkoajalle Juha Sihvo.

Varapääluottamusmieheksi valittiin Teemu Alstela

Luotsiliiton hallituksen jäseniksi valittiin:

Saimaa: Mikko Myyrä

Saaristomeri: Ville Mattila

Luotsinvälitys: Ted Jarner

Helsinki: Teemu Patrakka

Perämeri: Kaj Hahtonen

Selkämeri: Juha-Pekka Heikkilä

Kotka: Juha Sihvo

Kirjastoasiamiehenä sekä Luotsi ja Majakka lehden päätoimittajan jatkaa liiton toiminnanjohtaja Tapio Tuomisto.

Luottamusmiehet:

Alueellisiksi luottamusmiehiksi valittiin seuraavat luotsit:

Perämeri: Iiro Isola

Selkämeri: Juha-Pekka Heikkilä

Saaristomeri: Nicklas Eriksson

Helsinki: Teemu Patrakka

Kotka: Juha Vepsäläinen

Luotsinvälitys: Ted Jarner

Luotsivanhimmat: Hannu Lukkari

KUN AJALLA ON MERKITYSTÄ



Turun satamassa laivamatkalle lähtö sujuu joustavasti ja mukavasti. Autolla saapuvia helpottavat ruuhkattomat tieyhteydet sekä runsaat pysäköintitilat. Satamaan matkustajia tuovat myös kaukoliikenteen junat, jotka saapuvat aivan terminaalien viereen. Matkanteko Turun ja Tukholman välisellä reitillä on elämyksellistä. Itämeren uusimmat alukset tarjoavat monipuolista ohjelmaa ja upeat saaristomaisemat ihastuttavat ympäri vuoden. Tukholmassa vierailun lisäksi laivamatkan päässä avautuu myös nopea ja turvallinen reitti autolomalle Eurooppaan.

WWW.PORTOFTURKU.FI



PORT OF TURKU
FINLAND

Koulutus

LUOTSAUSKOULUTUKSEN KEHITTÄMINEN

Merenkulkijoiden osaaminen heikentyy ja luottamus epäluotettaviin elektronisiin navigoinnin apuvälineisiin lisääntyy. Meri- ja ympäristöturvallisuuden varmistaminen Suomen rannikolla vaatii luotsausjärjestelmän kehittämistä.

Samana päivänä 8.3.2019 kun Juha Sipilän hallitus kaatui kokoontui Luotsiliiton, Finnpilotin, Traficomin ja LVM:n edustajat ministeri **Anne Bernerin** kutsumana kokoukseen, jonka aihe oli luotsien koulutusjärjestelmä. Asiakokonaisuuteen liittyi myös luotsien ja luotsinkäytöstä vapautettujen kelpoisuuden varmistaminen luotsaustutkintojen sekä pätevyyden uudistamisen yhteydessä. Kokouksessa päätettiin perustaa työryhmä, jossa olisi mukana myös merenkulkuoppilaitokset.

Työryhmätyön tavoitteena on pidetty luotsien koulutusjärjestelmän kehittämistä ja hyväksyntää niin, että Finnpilotille mahdollistettaisiin siirtyminen samanlaiseen viranomaisten hyväksyntään perustuvaan koulutusjärjestelmään kuin esimerkiksi valtion erityistehtäväyhtiössä VTS Finlandissa.

- Yksittäisen luotsin näkökulmasta nykysäädökset ovat turhauttavia. Laivasimulaattoreissa vietetään aikaa ja kulutetaan rahaa sekä resursseja eikä juurikaan opita mitään. Samaan aikaan työnantaja lisää koulutusta, jota säädökset eivät tunnista, toteaa Luotsiliiton puheenjohtaja **Antti Rautava**.

Puutteellinen navigointiosaaminen ja liiallinen tukeutuminen teknologiaan ilman ymmärrystä sen luotettavuudesta on lisääntynyt kaikkien vesilläliikkujien keskuudessa – myös ammatiliikenteessä. Vaikka navigointitekniikka kehittyy koko ajan, eivät nykyiset järjestelmät pysty korvaamaan ihmisen osaamista. Järjestelmät ovat navigoinnin tuki, lisäksi uuden teknologian turvallinen käyttö vaatii lisäosaamista, jota luotsattavien laivojen päällystöltä usein puuttuu.

- Yksi ongelmanykyjärjestelmässä on se, että luotsaus ja linjaluotsaustutkinto suoritetaan käytännössä elektronisen merikartan perusteella, jolloin väylä- ja aluetuntemus jää varmistamatta. Tämä asia tulisi

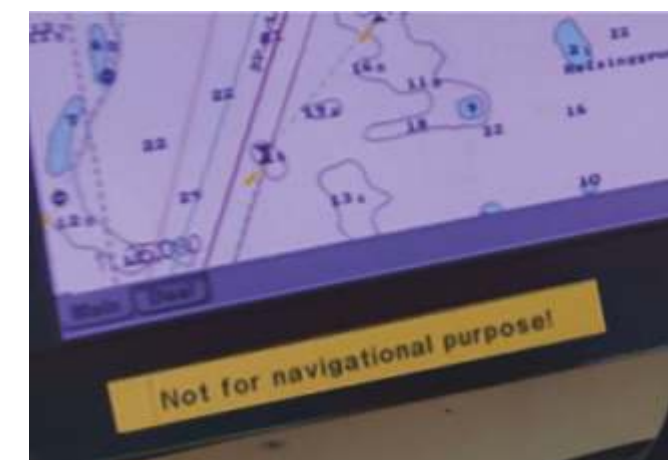
korjata niin, että simulaattorissa varmistetaan kyky navigoida alusta optisesti ja tutkan avulla niin kuin laissa todetaan – ilman elektronista karttaplotteria, Rautava muistuttaa.

Luotsauksen pääelementtejä ovat aukoton väylätuntemus, paikallinen asiantuntijuus sekä hyvät aluksen käsittelytaidot. Yksi keskeinen luotsauksen tehtävä on riskinhallinta häiriötilanteissa. Luotsit tekevät riskienhallintatyötä edellä mainitussa toimintaympäristössä jatkuvasti. Tämän tulisi näkyä luotsin ohjauskirjan ylläpitovaatimuksissa. Tilanne on aivan toinen linjaluotsien keskuudessa ellei huomioida Suomen ja Ruotsin sekä Viron välistä lauttaliikennettä.

- Luotsauksesta vapautettujen osaamisen varmistamiseen pitäisi kiinnittää erityistä huomiota, toteaa Rautava.

Työryhmätyö jatkuu viranomaisen (Traficom) johdolla. Toivottavasti ripeästi ja tuloksekkaasti, jossa tavoitellaan **Antti Rinteen** hallitusohjelman kirjausta: ”varmistetaan korkeatasoinen osaaminen ja ammattitaito merialueella”.

Toimitus





EMPA kokous 22.-24.5.2019 Liverpool, UK

EMPA yleiskokouksen järjestämistä varjosti Brexit, jota ei sitten tullutkaan. Avauspuheenvuoroissa kuulin järjestäjien ja lordien vilpittömät, syvät pahoittelut Ison-Britannian valitsemasta tiestä sekä vakuutukset siitä, että Brexit ei kuitenkaan vaikuta Iso-Britannian luotsien suhtautumiseen Eurooppaan tai EMPA:ä kohtaan. He tulevat jatkamaan kanssamme ammattikuntana tekivät poliitikot mitä tahansa.

Yleiskokouksen teemana oli turvallisuus, joka näkyi yleisen osion esityksissä. Lähes kaikki esitykset keskittyivät tapahtuneisiin onnettomuuksiin tai turvallisuuden parantamiseen. Antin, Tapion ja minun lisäksi kokoukseen osallistuivat Finnpilotista Kari Kosonen, Sanna Sonninen, Aki Marjasvaara sekä Pasi Paldanius. Aki ja Sanna pitivät kokouksessa molemmat erittäin hyvät esitykset kehityshankkeisiimme ja valitettavaan L-242 tragediaamme liittyen. Esityksissä jaettiin ensikäden tietoa, joista jokaisen luotsin ja luotsausorganisaatioiden on syytä ottaa opiksi ja parantaa omaa toimintaansa. Asian tueksi ja käytännön avuksi alkuun



Kuljetusjohtaja Aki Marjasvaara kävi esityksessään läpi luotsiveneonnettomuutta ja sen aiheuttamia muutoksia turvallisuuskäytännöissä

EMPA edustajat vierailivat luonnollisesti Anfieldin stadionilla

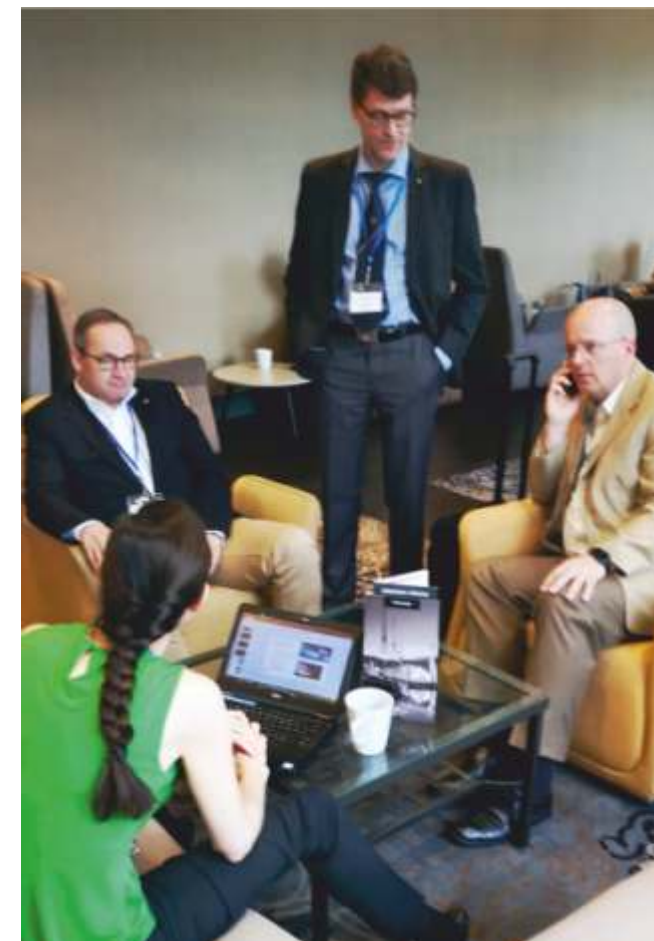
muutama peri-englantilainen sananparsa, joita itsekkin tulee käytettyä esim. hinaajan tilausta arvioidessa tai tätä päällikölle ehdottaessa:

“If you think safety is expensive, – try an accident!”

“Pennywise, – Pound foolish!”

Voitte tutustua tarkemmin EMPA esityksiin [www-osoitteessa https://ukmpa.org/empa2019/](https://ukmpa.org/empa2019/)

Kaikki esitykset ovat siellä sivuilla luettavissa ensi kesään saakka. Tärkeimpänä, ja se mitä et voi näistä esityksistä lukea, ovat kuitenkin meidän jokaisen omat kokemukset.



Finnpilot-hallinnosta Liverpoolissa paikalla olivat toimitusjohtaja Kari Kosonen, kuljetusjohtaja Aki Marjasvaara, turvallisuusjohtaja Pasi Paldanius ja kuvassa selin luotsausjohtaja Sanna Sonninen valmistautuu kokousoesitykseensä



EMPA-kokousvieraita Liverpoolissa Crowne Plaza hotellissa 22.-24. toukokuuta

UKMPA luotsi Jonathan Stafford uskaltautui lavalle ja kertoi yleisölle hänen kahdesta luotsileidareilta putoamisestaan. Molemmat tapahtuivat yllättäen ja ennalta odottamatta. Ensimmäinen kerta: Toisen käden ote herpaantuu noustessa. Roikut, tiput veteen mutta et osu luotsiveneeseen, sillä se on 1,5m irti laivan kyljestä. Pelastusliivit nostavat pintaan, ajaudut aluksen kylkeä pitkin. Haluat irti kyljestä, mutta se ei onnistu, vaikka kuinka yrität työntää ja uida. Sekunneissa kuulet potkurin, mutta et osu siihen. Yhtäkkiä olet laivan takana ja odotat pelastusta. Luotsivene ja kaksi kuljettajaa saavat lopulta nostettua sinut veneen takaosasta.

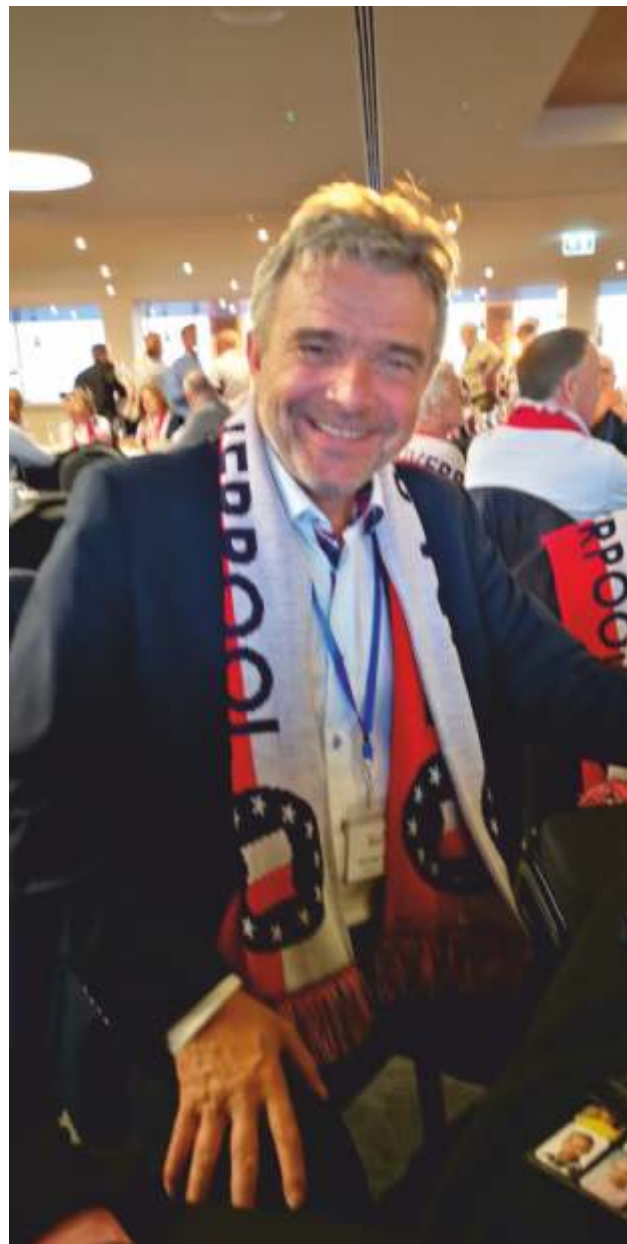
Toinen kerta: Portaat pettävät. Tiput luotsiveneen eteen ja liivien täyttyessä osut kevyesti luotsiveneen pohjaan. Olet taas laivan kyljessä liivit lauenneena ja ajaudut perään, tälläkään kertaa et pääse irti kyljen imusta. Potkuri menee tälläkin kertaa ohi. Laivalta ovat tehneet kaiken oikein, kuulet miehistön äänet, pelastusrenkas on vedessä. Miehistö näkee, kunnes huutavat etteivät näe. Pimeys ja luotsivenettä ei näy. Strobo ei toimi. Hetken jälkeen nostat kädet ylös, laivan etsintävalo löytää luotsitakin hihojen heijastimet. Pelastut luotsiveneeseen.

Edellä mainitut kertomukset olen kirjoittanut muistista. Yleisössä oli hiljaista, jokainen tiesi, että nämä voivat sattua itsellekin. Tärkein oppi tästä lienee se, että ikävistäkin tapahtumista pitää kertoa. Tieto saattaa joskus pelastaa sinun tai kollegasi hengen.

EMPA sisäisissä asioissa kuulumme Montenegrossa suunnitellusta kilpailusta luotsaustoiminnassa. Montenegroa kokouksessa edusti luotsausyrityksen johtaja, joka toivoi EMPA apua ja kokemusta asiaan liittyen. EMPA tarjoaa apua, ja hyväksyimme Montenegron luotsien jäsenhakemuksen sillä edellytyksellä, että Montenegroa jatkossa edustavat luotsit.

EMPA hallitukseen valittiin myös kolme uutta jäsentä. Seuraava kokous pidetään ensi vuonna Antwerpenissä ja vuonna 2021 vuorossa on Italia.

Kaj Hahtonen
varapuheenjohtaja



Mr Empa, Stein Inge Dahn



Maaailman korkeimmat goottilaiset holvit loivat mahtipontista tunnelmaa, kun Liverpoolin luotsit ja EMPA yhteistyökumppaneineen järjestivät kokousvieraille juhlaillallisen Liverpoolin anglikaanisessa katedraalissa.

Luotsausjohtaja Sanna Sonninen esitys etäluotsauksen tämän hetken tilannekuvasta osana monitasoista luotsausprosessia tulevaisuuden Suomessa herätti kokousvieraisissa kiinnostusta ja keskustelua



Kuvassa vasemmalta Kiia Rautava, Kimmo Lehto; Afons Håkans-yhtiön turvallisuus- ja laatupäällikkö, Capt. Joost Mulder; puheenjohtaja Dutch Pilot Corporation, Antti Rautava ja EMPA:n pääsihteeri Aileen Van Raemdonck ■



D-alueen rakennus- ja ruoppaustöitä on tehty tiukalla aikataululla koko kuluva vuosi (Kuva TT)

Itämeren sellukeskus avattiin Kotkan Mussaloon

Satamayhtiö on investoinut 30 miljoonaa euroa uuteen maailmanluokan sellukeskukseen Kotkassa. Hankkeen taustalla on UPM:n päätös parin vuoden takaa, missä keskitetään Kaukaan ja Kymin sellutehtaiden meriliikenne Kotkaan.

Käytännössä Mussalon satama-aluetta on laajennettu länteen avaamalla uusi D-alue ja myöhemmin rakennetaan laituritilaa nykyisen 220 metrin lisäksi vielä 300 m. Alueelle on varattu lisäksi 20 hehtaaria sellun varastointi- ja käsittelytilaa. Haminan sellukuljetukset on myös tarkoitus keskittää Kotkaan uuden terminaalin liikenteeseen.

Haminan ja Kotkan satamat fuusioituivat v 2011 HaminaKotka-satamayhtiöksi ja tämä on satamayhtiön ja yhteistyökumppaneiden ensimmäinen jätti-investointi.

UPM:n toinen Mussalon suurhanke etenee myös Kotkassa. Metsäjätin suunnitteleman biojalostamon tuotanto olisi n 500 000 tonnia vuositasolla. Investointipäätöstä odotetaan ensivuoden alkupuolella. Jalostamon tuotantona olisivat liikenteen kehittyneet polttoaineet autoihin, laivoihin ja lentokoneisiin.

TT

Kazakstan -projekti



COSCO- Shippingin Etelä- Koreasta kuljettamia jättimoduleita on tuotu Haminan satamaan vuodesta 2018 lähtien. Kuljetusprojekti jatkuu vielä ainakin vuoden 2020 ajan, keskeytyen talvikuukausiksi. Haminasta moduleja on kuljetettu jokikuljetuksina erikoisaluksilla ja proomuilla lähinnä Volgaa pitkin reilun 2000 mailin matkan Kazakstaniin. Laivauksista on vastannut belgialainen Sarens- yhtiö ja jokikuljetuksista Blue Water Shipping.

Alan asiantuntijat seuraavat mielenkiinnolla Hamina-Kotkan sataman Kazakstan- projektin etenemistä, koska näin mittavaa Venäjän jokiverkoston hyödyntämistä ei aiemmin ole länsimaista suoritettu.

TT



D-laiturin ensimmäisen sellulaivan lastissa luotsasi ulos Tuomo Pelttonen



Kuva Sari Turkkila

Luotsausjohtaja Sanna Sonninen autonomisesta merenkulusta: Tarvitaan yhteistyötä, tietoa ja tilannekuvaa

Finnpilotin luotsausjohtajan **Sanna Sonnisen** mielestä tiedon kerääminen, sen välittäminen ja yhteisen tilannekuvan luominen kaikille oleellisille toimijoille ovat aivan keskeisiä asioita, kun autonomisoituvaa merenkulkua ja etäluotsausta kehitetään.

- Väylillä tapahtuvasta merenkulun ja kaikkien toimijoiden yhteistyöstä täytyy puhua. Tilannekuvan on oltava sama. Nykyisen tiedon mukaan käyttöön tulevat etäohjattavat laivat ovat rannikkovesille suunniteltuja, lyhyitä matkoja tekeviä yksittäisiä aluksia.

- Autonomian tasosta riippumatta on kaikkien laivojen kyettävä toimimaan nykyisessä toimintaympäristössä ja kommunikoida nykyisten järjestelmien kanssa. Myös yhteisten standardien luominen on tärkeää, Sonninen sanoo.

Merenkulun automatisaatiota kehitetään voimakkaasti. Suomi on kehitystyössä hyvin mukana, mutta muuallakin tapahtuu paljon. Singaporessa asiaa edistetään suurella rahalla, rakennetaan älykästä infrastruktuuria ja tehdään paljon muuta. Euroopassa aktiivisia ovat Ruotsi, Tanska ja varsinkin Norja.

Asian ympärillä on paljon hypeä. Sonninen kuitenkin muistuttaa, että lukuisia asioita on vielä ratkaistavana.

Paikannusta ei saa häiritä

Tieto aluksen liiketilasta ja aluksen paikannus ovat tärkeimpiä asioita. Navigaatiojärjestelmien täytyy olla sellaisia, ettei niitä saa häiritä. Jammereilla kohtalaisen helposti häiritävän GPS:n varaan ei voi paikannusta rakentaa. Jamming ja spoofing ovat ”kaikkien toteutettavissa” olevia häirintätapoja ja niitä vastaan on kyettävä suojautumaan. Öljykentillä on käytössä kyberturvallisia järjestelmiä. Laser-ratkaisuja on pohdittu. Toistaiseksi kaikki luotettavat järjestelmät ovat hyvin kalliita.

- Jo nykyisin voi rakentaa laivan, jossa on esimerkiksi kolme paikannusjärjestelmää, jatkuva tiedonsiirto satelliittiyhteydellä ja vaikka mitä teknologiaa. Se maksaa kuitenkin niin paljon, etteivät saavutettavat hyödyt vastaa aiheutuvia kustannuksia, Sonninen sanoo.

Hän arvelee, että merenkulku saattaa polarisoitua vahvasti. Suuret varustamot käyttävät paljon tekniikkaa, kalliita järjestelmiä ja kehittävät omaa toimintaansa yhä nykyaikaisemmaksi. Janan toiseen päähän tulee varustamoja, joilla on halvat miehistö ja halvat lastit. Halvan segmentin laivoilla osaaminen menee luotsien havaintojen mukaan koko ajan huonompaan suuntaan.

Raha sanelee keskeisesti autonomisen merenkulun kehityksen.

- Ei siihen tähdätä, ettei laivalla olisi ihmisiä. Sellainen laiva olisi niin kallis, ettei siitä nykyratkaisuilla synny kannattavaa liiketoimintaa. Automaatio lisääntyy eri toimintoihin ja autonomian taso kasvaa. Laivojen miehistöt voivat kehityksen myötä entisestään pienentyä, mutta miehistöä on laivoilla vielä pitkään, osalla laivoista aina tulevaisuudessakin. Joissakin visioista on jopa ollut ajatus, että avomerellä

on vain muutaman hengen miehitys ja lähellä rannikkoa laivalle viedään luotsi ja lisämiehistöä.

Etäluotsaukseen vielä matkaa

Etäluotsaus on yksi osa autonomisen merenkulun kehitystä. Sonnisen mielestä siihen on vielä pitkä matka.

- Tässä vaiheessa ei kukaan ole edes määritellyt, mitä etäluotsaus on. On täysin mahdollista, ettemme edes tiedä, mitä teknologioita tullaan käyttämään siinä vaiheessa, kun etäluotsaus on edes joissain tapauksissa mahdollista.

Eri toimijoilla on erilaiset lähestymistavat. Yhden yrityksen mielestä kaiken pitää olla laivassa eikä väyläinfraalta saa vaatia uutta. Toinen pohjaa kehitystyönsä navigointia tukevan älykkään väyläinfrastruktuurin rakentamiseen. Kolmannen lähestymistapana voi olla yhdistelmä edellisestä kahdesta.

- Luotsaus on riskienhallintakeino. Sitä ei etäluotsauksessakaan uhrata millään tavalla. Etäluotsauksen on oltava nykyistä turvallisempaa, Sonninen sanoo.

Hän korostaa, että luotsin vastuun rajaaminen on olennaista etäluotsauksessakin.

- Jos käytettävän teknologian tai viestintäyhteyksien häiriötilanne estää luotsia toimimasta tehtävänsä mukaisesti, ei luotsilla mitenkään voi olla rajatonta vastuuta. Aluksen päällikölläkin on oltava oikeus kieltäytyä etäluotsauksesta.

Sonnisen mielestä on erityisen tärkeää, että luotsit ovat mukana etäluotsauksen kehittämisessä.

- Eikös vanha sanonta totea, että parasta tulee, kun itse tekee. Kyllähän tuo nyt päätee luotseihin ja etäluotsaukseenkin!

Antti Rinkinen

Historian havinaa



Paperirullien
lastausta
kantasatamassa



Sotien jälkeen Viipurin ja Uuraan satamien menetys siirsi Itäisen Suomen metsäteollisuuden kuljetukset pääosin Kotkan ja Haminan satamiin. Kotka kasvoi Suomen suurimmaksi vientisatamaksi ja vanhat valokuvat 60 vuoden takaa kertovat omaa tarinaansa.

Kotkalaiselta Kuva Saloselta löytyy valokuvina vanhaa paikallista satamamiljöötä arkistoituna.

TT

Historian havinaa



Kotkan kantasatama 50-60-lukujen vaihteessa



Kotkan kantasataman profiili on säilynyt samana vuosisadan alusta saakka. Alla kuva tältä vuodelta 2019, silmä alkaa tottua myös Merimuseon profiiliin ■

 *Paikallista palvelua*
Kuva KM Salonen
www.kuvasalonen.fi 



Ohjeistuksesta ja valvonnasta vastuunottoon ja välittämiseen Luupissa työturvallisuus ja yhtiön ilme



Merenkukulaitoksen luotseilla oli virkapuku. Kamalan näköinen ja epäkäytännöllinen bussikuskin uniformu. Onneksi ei enää. Meillä ja maailmalla luotsin tunnistaa lähinnä farkuista ja paukkuliivistä. Luotsien vaatetuksesta ja varusteista käydään jatkuvaa keskustelua. Pari vuotta sitten alkoi kiihdytysajot – luonnollisesti kypärä päässä.

Luotseilla on kaatumatauti, sanotaan. Kenkiä mietitään. Hienoa, että on päästy kengättömyydestä ja vain vasemman jalan kengästä eteenpäin. Hanskan pitää pitää. Onnistunee. Turvalliset leidarit on haaste. Väsyneet silmät, istumisesta tai seisomisesta jumittunut selkä sekä kireät hermot. Onko näitä mietitty?

Turvallisuus on yksi Finnpilotin arvoista. Se sisältää työturvallisuuden lisäksi luotsaustoimialan tarkoitusta ja tavoitteita. Avoin keskustelu ja erityisesti riskiarvio on välttämätöntä turvallisuustarkastelussa. ”Meidän on pakko” ei toimi; samoin ”aina ennenkin”. Millään toimenpiteellä ei saa lisätä tapaturmavaaraa.

Kiivetäänkö jatkossakin laivaan risteilijäpaidassa työmiehen viiva vilkkuen kypärä päässä? Valmistaudutaanko leidareille monimutkaisen prosessin myötä tuskanhiki otsalla; VHF, strobo, liivien munavyöt...

Työturvallisuusajattelun kehittämisessä tärkeintä on oivaltaa, että uusi toimintakulttuuri edellyttää aina uudenlaista johtamista ja koko organisaation oppimista. Ulkoinen ilme ja uskottavuus on osa kokonaisuutta. Reagoinnin sijaan tarvitaan ennakoivaa toimintaa, jossa ihmiset ovat muutoksen voimavara ja mahdollisuus. Tahdon lisäksi tarvitaan myös resursseja.

Antti Rautava,
puheenjohtaja



KULMAKIVIÄ

Merellisten toimijoiden yhteistyöelin, METO, kävi Tankarin saarella joskus 90-luvun loppupuolella sydäntalven kovilla pakkasilla. Onpa jumalanhylkäämä paikka, ajattelin tuolloin. Kuin rangaistuksena synkistä ajatuksistani vimmainen tuulenpuuska sinkosi lakkini jäänmurtaajan kannelta meren rouheisiin jäihin.

Muutamia vuosia myöhemmin Merenkukulaitoksen mökkitoimikunta piti vuosikokouksensa Vaasassa. Kun Pohjanlahdella ei ollut ainuttakaan virkakäytöstä poistunutta luotsikiinteistöä laitoksen henkilökunnan virkistyskäytössä, Merenkulkupiirin edustaja, rakennusmestari Wilhelm Ahlskog tarjosi vuokralle rakennusryhmän Tankarin majapaikkaa niinä aikoina, kun asumus ei ollut työikässä. Toimikunnan puheenjohtajana koevuokraus tarjoutui minulle. Vietin saarella

tyttäreni Niinan kanssa mitä hienoimman kesäloma-
viikon.

Luotsiaseman pihassa oli muistokivi niiden luotsihenkilöstöön kuuluneiden kunniaksi, jotka vuonna 1912 erosivat viroistaan, kun ” eivät alistuneet ryssän sortoon”. Niin muistolaatassa luki. Hyvähän se on ollut erota mahdollisimman kaukana itärajasta, ajattelin. Illalla kysyin luotsiaseman henkilökunnalta aseman lepohuoneessa, oliko kukaan heistä käynyt Itä-Suomessa? Pitkän hiljaisuuden jälkeen kaksi kutterinhoidajaa viittoili: ” Ja vi har varit, en gång.” Ajoivat Suomen poikki matkallaan Venäjälle ampumaan metsoja.

Rakennusväen majoitustila ei monestakaan syystä sopinut Merenkukulaitoksen valtakunnalliseksi vuokramökiksi, mutta ei ollut vaikeuksia testata ►



► mökkiä toistamiseen, kun Wilhelm sitä vuokralle tarjosi.

Hentelät hoitivat saaren kahvilaa. Helinit olivat saarelaisten ”sosiaalinen liima”. Lasse Helin oli mitä mainiain seurustelu-upseeri. Talven aikana olin lukenut luotshistoriamme vuosilta 1912-1918. Niinan syntymäpäivänä Hentelät järjestivät kahvilassa unohdettumattomat juhlat. Laulettiin, pidettiin puheita ja syötiin mansikkakakkua. Keski-Pohjanmaan suuri

runoilija Signhild Corin lausui runoja ja antoi Niinalle muistoksi runokirjansa. Enpä ole samanlaista pienen yhteisön yhteenkuuluvaisuuden tunnetta kokenut koskaan muulloin. Tuskinpa tyttärenikään.

Silloin uskon ymmärtäneeni luotsien joukkoeron tragedian. He vaaransivat yhteisönsä yhteenkuuluvaisuuden isänmaansa puolesta. Tieten tai tiedostamatta.

Kun eronneiden tilalle usein valittiin naapureita, yhteisön yhteenkuuluvaisuus hajosi vuosikausiksi,



Kuva: Jorma Ingnatius

ehkäpä eliniäksi. Siinä, missä joukkoero jakoi kiinteät luotsiyhteisöt, vapaussota kuusi vuotta myöhemmin jakoi koko kansan.

Merenkululaitoksen joulukahveilla kerroin muistokivestä silloin jo eläköityneelle puhelinvaihteen hoitajallemme, Ritva Toivoselle. Tuo jatkosodassa hyvin vaativissa tehtävissä palvellut lotta kutsui minut yhdistyksensä kuukausilounaalle. Ei aikaakaan, kun olin Vapaussodan Helsingin Seudun perinneyhdistyksen jäsen, hallituksen jäsen ja yhdistyksen puheenjohtaja ja lopuksi Vapaussodan Perinneliiton hallituksen jäsen. Järjestimme näyttävät juhlallisuudet vapaussodan päättymisen satavuotismuistopäivänä 16.5.2018. Sain kunnian laskea muistoseppeleen marsalkka Mannerheimin hautakivelle Hietaniemen hautausmaalla. Muistosanat luki opetusneuvos Ilmari Ojala ja kolmantena seppelpartiossamme oli pikkulotta Auni-Leila Eulenberger. Taustalla seisoi 30 lipun lippulinna ja 20 ratsukkoa rakuunoita ja ratsupoliisista.

Samalla osoitin mielessäni kunniaa myös eronneelle luotsihenkilöstölle, joka aloitti vapaussotansa paljon ennen muita.

Media vaikenä lähes täysin vapaussodan muistojuhlallisuuksista. Pääjuhla Finlandia-talolta sentään tele-

visioitiin suorana; sisällissodan muistojuhlan nimikkeellä. Vanhoja haavoja revittiin jälleen auki suurilla artikkeleilla sisällissodan kauheuksista. Käyttäköön jokainen tuosta kahakasta mitä nimeä tahansa, kunhan nimi vain itselle maistuu ja kunhan kaikki sitoutuvat lopputulokseen, ajattelin.

Keväällä luin Eläkkeensaajat-lehdestä mainoksen Tankarin matkoista. Vanha luotsiasema ja muut luotsien virkatalot ovat nyt ”Tankar Hostel”. Mieli teki lähteä Tankariin vielä kerran ensi kesänä, mutta järjestelyt vaikuttivat sekavilta. Otin yhteyttä Lasse Heliniin ja kysyin hostellista ja matkoista. Murheellisena Lasse kertoi, että ”kun virkamiehet lähtivät, punkit tulivat tilalle. Kun luotsaus liikelaitostettiin, luotsaushenkilöstölle varatut mökit tulivat vapaaseen myyntiin ja koko yhteisö ja sen mukana yhteisön henki hajosivat. Et tuntisi saarta enää omaksesi. Mekin olemme jo neljä kesää vuokranneet lomamökin Kreikan saaristosta”, sanoi Lasse.

Niin, se elämäni kolmas kulmakivi? Sitä en ole itse enää näkemässä, kun se aikanaan pystytetään. ■

Markus Uomala
Eläköitynyt Merenkululaitoksen
palkkaneuvottelija



PORT OF NAANTALI
NAANTALIN SATAMA

TEN-T CORE PORT ALONG WELL KNOWN NORDIC TRIANGLE AND SCANDINAVIAN - MEDITERRANEAN CORRIDOR



- TEN-T core port in Finland with excellent logistical location on the European route 18 and well known Nordic triangle and Scandinavian-Mediterranean traffic corridor
- Centre for Scandinavian ferry cargo traffic in Finland
- The quickest sea route for cargo between Finland and Sweden

- One of the largest RoRo/Ropax -ports for trucks and trailers in Finland
- Significant centre for liquid and dry bulk goods operations
- Easy ice condition in winter time and one of the deepest fairways and quay`s in Finland, up to 15,3 m



Port of Naantali Ltd | Satamatie 13, FI-21100 Naantali, FINLAND | Tel. +358 44 733 4550

www.portofnaantali.fi



Anne Berner: Merenkulussa on tekemisen meininki

Liikenne- ja viestintäministerinä vuosina 2015-2019 toiminut **Anne Berner** näkee merenkulun digitalisoitumisen Suomessa olevan hyvässä vauhdissa.

- On ollut hauska nähdä, että merenkulussa on tekemisen meininkiä ja rohkeutta. Ministerinä on ollut kiva tunne, että yhdessä menestyään, yhdessä saadaan onnistumisia ja toimialan kasvua. Digitalisaatio – kuten muutkin suuret muutokset – ovat aina pitkä tie. Mutta monet esimerkit osoittavat, että digitalisaatiossa edelläkävijät ovat voittajia, Berner sanoo.

Haastattelu tehtiin Bernerin nelivuotisen ministeri-kauden loppupuolella, huhtikuussa 2019. Tuolloin maan hallitus oli eronnut ja toimi toimitusministeristönä. Berner oli siirtymässä politiikasta muihin tehtäviin.

Bernerin mielestä Suomella on erittäin hyvät edellytykset kehittää merenkulun digitalisaatiota, autonomisia aluksia ja etäluotsausta.

- Olemme halunneet olla maailman johtava klusteri tällä sektorilla. Esimerkiksi One sea –testialueen kehittämisessä on tehty hyvää yhteistyötä, ja vaikkapa Rolls Royce ja Wärtsilä ovat toimineet hienosti.

- Paljon johtuu siitä, että ainakin minun mielestäni Suomessa puhe- ja keskusteluyhteydet viranomaisten, ministeriön, yritysten ja muiden toimijoiden välillä ovat selkeät ja avoimet. Se tarkoittaa sitä, että kaikki toimijat ovat uskaltaneet lähteä liikkeelle, että on ollut varmuus tarvittavien lupien saamisesta. Ministerinä olen ollut kehityksestä hyvin iloinen.

Bernerin mielestä valtion tehtävä myös digitalisaatiossa on luoda olosuhteet, ja huolehtia siitä, että tarpeellinen sääätely ei ole este.

- Kun olosuhteet ovat kunnossa, eteenpäin katsovat yritykset luovat kokeiluja. Ja niiden menestyminen on pitkälti yritysten sitoutumisesta kiinni. Suomi on merenkulussa ollut poikkeuksellisen onnekas: meillä on innokasta porukkaa ja sitoutuneita johtajia, jotka ovat vieneet asioita eteenpäin.

- On ollut hienoa nähdä myös Luotsiliiton ja Finnpiilotin hyvä yhteistyö. Työ on ollut aidosti välittävää, vastuuta kantavaa yhdessä tekemistä.

Jatkuvan oppimisen haaste

Bernerin mielestä luotsien asenteesta jatkuvaan oppimiseen olisikin monella paljon oppimista.

- Työ on aina muuttunut, ja jokainen teknologinen murros on tuonut uusia työtehtäviä, lisää tehokkuutta, nettomääräistä kasvua. Kun tuottavuus nousee, on mahdollista investoida ja tehdä lisää töitä.

- Toki digitalisaatiossa työ muuttuu. Koko liikenneklusterin kuljettajilta tullaan vaatimaan entistä enemmän ja entistä monipuolisempaa osaamista. Tietynlainen nykyinen osaaminen korvautuu teknologialla.

- Mutta aina tarvitaan ihminen kantamaan vastuuta ja tekemään johtopäätöksiä. Mutta se vaatii uudenlaista osaamista, ja sitä että myös koulutus päivittyy koko ajan. Minulla on suuri huoli siitä, miten koulutus pystytään pitämään kehittyvän teknologian tasolla.

Bernerin mukaan Suomenkin on siirryttävä kerta-luontoisista tutkinnoista elinikäiseen oppimiseen. Ammattitaidon on päivityttävä koko ajan. Se vaatii koko yhteiskunnalta uudenlaista ajattelua.

- On arvioitu, että kymmenen vuoden aikana miljoona suomalaista tarvitsee lisäkoulutusta. Se on puolet koko ajan vähenevästä työvoimasta. Suomelta vaaditaan uutta osaamista, uutta panostamista opetta-

jiin, opetusmenetelmiin ja koulutusjärjestelmiin. Rahoituksen on tulevaisuudessa tultava sekä yhteiskunnalta että työnantajilta. Työnantajillahan on aidosti oikea intressi kehittää henkilökunnan osaamista, Berner toteaa.

Ministerinä Berner törmäsi ajoittain vahvaankin uudistusten vastustamiseen.

- En ehkä olisi sanonut poliittisena ministerinä näin, mutta itse koen niin, että vastuu kehittämisestä ja koulutuksesta on myös ja varsinkin yksilöllä. Ihmisellä on yhteiskunnassa myös vastuita. Se on osa ihmisenä olemista, ihmisen roolia yhteiskunnassa.

Bernerin mielestä luotsien ammatti on hyvä esimerkki muutoksiin vastaamisesta. Kun luotsit ovat aiemmin olleet kapteeneita, he ovat ammatissaan kiinnostuneet kehittämisestä. Luotsit tulevat hyvin pitkän pätevöi-

tymisen ja näyttöjä sisältävän uran kautta. Heillä on jatkuva pätevöitymisen velvoite. Tämä olisi Bernerin mukaan hyvä muidenkin ymmärtää.

Suomella hyvät edellytykset

Ministeriöstä katsottuna Suomella on Bernerin mielestä hyvät edellytykset pysyä digitalisaatiossa mukana. Itsensä ei kuitenkaan mitään tapahdu.

- On meillä esimerkkejä siitäkin, että kokonaiset toimialat lähtevät mukaan

myöhässä. Joskus on joku omituinen kuilu siinä, miten yritykset lähtevät digitalisoitumaan. Joskus nähdään, että suuret trendit kuluttajien käyttäytymisessä eivät meitä koskisi. Kauppa tuli hurjan myöhään mukaan verkkokaupan käyttämiseen arjen ostoksiin. Haaskasimme aika paljon.

Berner on pohtinut paljon sitä, pitäisikö yrityksen olla edelläkävijä vai perässähihtäjä. Usein edelläkävijä tekee virheet ja joutuu niistä maksamaan, ja perässähihtäjä onnistuu pahimmat epäonnistumiset välttämään.

- Digitalisaatiossa yksi keskeinen asia on osajien löytäminen. Yrityksissä ja yhteisöissä, jotka lähtevät aikaisin liikkeelle, osaamisen ja työtapojen sisään- ➤

► rakentaminen on ihan eri luokkaa kuin perässätulijoilla. Digitalisaatiossa sekä yksilöiden että organisaatioiden on kehityttävä.

- Digisielu ei juurru hetkessä. Se on pitkä tie. Liikenne on perinteisesti ollut aika konservatiivinen toimiala. Minusta on ollut hauska nähdä, että merenkulku ja ilmailu ovat valovuosia raide- ja tieliikennettä edellä, Berner sanoo.

- Meillä on ollut paljon onnistumisia. Voittajia ovat nykyisin ne, jotka lähtevät ensimmäisinä liikkele.

Berner korostaa, että Suomi on maailman johtavia maita olosuhteiden luoja ja edellytysten rakentajana. Edellytykset ovat olemassa, mutta Suomen digitalisoituminen ei ole ainakaan vielä edennyt samassa juoksussa.

Liikenteen kehittämisessä ja digitalisaatiossa vaaditaan toimialalta vetovoimaa. Tarvitaan uusia nuoria merenkulkijoita. Tulevaisuuden kannalta toimialan vetovoima on tärkeää.

Reaaliaikaista päätöksentekoa

Bernerin mukaan koko yhteiskunnan ja kaikkien toimialojen digitalisoituminen on väistämätöntä.

- Prosessit muuttuvat. Tapa tehdä päätöksiä perustuu reaaliaikaiseen tietoon ja dataan. Tämä soveltuu hyvin koko liikenteen sektorille, mukaan lukien merenkulku.

- Meillä on valtava määrä logistiikkaa ja tietoa. Kun osaamme hyödyntää tietoa, luoda saumattomia ketjuja ja sähköisiä rahtikirjoja, kun alukset, tie- ja raideliikenne sekä satamat kommunikoivat, saamme tavaraliikenteestä saumattomampaa, nopeampaa ja turvallisempaa. Mitä helpommaksi kasvava liikenne pystytään optimoimaan, sitä ympäristöystävällisempää se on, Berner perustelee.

Haasteita on siinä, miten eri toimijoiden – kumipyörien, junien, laivojen, luotsien, satamien – välillä tiedot kulkevat ja miten ne saadaan digitalisoitumaan edes suunnilleen samassa tahdissa.

Valtion tehtävä luoda edellytykset

Bernerin mukaan Suomessa on yritetty luoda parhaat mahdolliset olosuhteet liikenteen digitalisoinnille.

- Olemme synnyttäneet yhden yhteisen toimijan, Traficomin Tarkoituksena on, että viranomais-toiminnot keskittyvät niin, että merenkulku, raideliikenne, ilmailu ja autoilu ovat entistä synkronisoidumpia, että saamme aikaan holistisen liikennekuvan. Se auttaa kapasiteetin käytön suunnittelussa, ja tehokkuus ja samalla myös ympäristöystävällisyys lisääntyvät.

Liikenteen ohjausten keskittäminen tapahtui vuoden 2019 alussa. Tavoitteet ovat selkeät, mutta onnistumista on vielä ehkä liian varhaista arvioida.

- Kun liikenteen teknologia kehittyy, eri laitteet pystyvät välittämään tietoa erilaisille liikennemuodoille. Lentokoneet välittävät tietoa paljon jo nyt, samanlaista datan välittämistä pitää saada myös muille liikennemuodoille. Laiva-, raide- ja rekkaliikenne sekä terminaalit ja satamat pitää saada samaan ketjuun, Berner sanoo.

Valtion roolina on Bernerin mielestä luoda hyvät olosuhteet digitalisaatiolle. Yksi osa sitä on, että valtio avaa oman liikennedatansa. Sen oltava laadukasta, käyttökelpoista ja luotettavaa.

- Toinen valtion tehtävä on pohtia, miten paljon säätelystä tarvitaan yritysten tukeksi. Säätelystäkin tarvitaan. Avoimet tietorajapinnat on saatava lainsäädännön kautta. Toki samalla pyrimme siihen, että kehitystä tapahtuisi myös yritysten kesken vapaaehtoisin sopimuksin.

- Valtion keskeinen tehtävä on olla fasilitaattori, tuoda toimijat yhteen.

Hän muistuttaa, että joskus säätelystä tulkitaan liian ahtaasti ja kirjaimellisesti. Nykyinen säätely antaa enemmän myöten kuin rohjetaan tulkita.

Suomessa yhteistyö toimii

Berner toivoo, että kehityksen insentiivejä tulee eritoten yksityiseltä puolelta: kun teollisuus palkitsee nopeudesta ja kilpailukykyisestä logistiikkapalvelusta, kun vakuutusyhtiöt näkevät hyödyt, edellytykset saumattomaan ja turvallisuutta edistävään toimintaan paranevat olennaisesti.

Kansainvälistä yhteistyötäkin toki tarvitaan. Bernerin neljän vuoden kokemuksen mukaan International

Maritime Organization IMO on ”kohdalaisten hidas organisaatio”. Siellä tehdään töitä kahden tavoitteen eteen: automaation mahdollistamiseksi ja päästöjen leikkaamiseksi. Tavoitteita ollaan vielä kaukana, mutta niiden saavuttamisessa auttavat onnistuneet kansalliset esimerkit, uskoo Berner.

- Jaakonmeri on hyvä esimerkki, myös kansainvälisesti. Se on hyvä kokeilu ja hyvä testialusta. Se on toiminut aidossa ympäristössä. Sieltä

saatavien oppien ja näyttöjen kautta voimme osoittaa IMO:lle, että näitä asioita pystytään tekemään.

Berner on tyytyväinen suomalaiseen tapaan tehdä yhteistyötä. Mukana on valtion ja yritysten lisäksi myös yliopistojen osaamista – toimijoita on noin 80. Yhtenä hyvänä esimerkkinä hän mainitsee etäluotsauksen. Se on lähtenyt hyvin liikkeelle, kun osapuolet ovat olleet innostuneita ja kiinnostuneita.

Hän muistuttaa myös lainsäädännöstä: luotsi tekee päätökset itse. Tämä on Bernerin mukaan tärkeä linjaus.

Antti Rinkinen





Kuvat ovat tulevasta Jäänmurtaja Snow kirjasarjan 7.osasta. Kuvittaja Ruslan Safarov.

Merenkulun sprintit ja väylän hahmo

Ollessani luotsioppilaana nyt jo eläkkeelle jäänyt luotsi Paavo Savolainen oli erinomainen mentori luotsauksissa Saimaalla. Paavo sanoi minulle lähestyttäessäni kapeaa salmea, että Teemu, ”luotsin tulee nähdä väylän hahmo”. Keskustelu Paavon kanssa jatkui ja muistaakseni Mark Twainin luotsauksilla Mississippissä oli jokin osuus asiaan. Itselleni kuitenkin tuo Paavon kertoma ”väylän hahmo” on jäänyt elämään mielessäni. Minua kiinnostaa tuo hahmo. Ymmärrän hyvin sen merkityksen luotsin näkökulmasta mutta toisaalta tuo kyseinen väylän hahmo on kuitenkin vaikea nähdä konkreettisesti sellaisena kuin sen myös koen – virtuaalisena 3D hahmona.

Ihmisten uteliaisuus muuttaa maailmaa joka päivä. Ideoita kehitetään kuluttajien ja teollisuuden käyttöön erilaisina palveluina ja tuotteina. Merenkulussa on käynnissä digitalisaation murros sekä autonomisiin aluksiin ja luotsaukseen liittyvä kiihdytys, jota itse kutsun sprintiksi. Tämä sprintti on ollut varsin tervetullut merenkulussa sillä päättäjätkin ovat heränneet teknologiaan liittyviin mahdollisuuksiin. Sprintissä toisaalta on se riski, että tekeminen suunnataan varsin pienelle sektorille mahdollisimman suurella nopeudella, jolloin huomioimatta jää muita ympärillä tapahtuvia merkittäviä asioita.

Ohjelmistokehityksessä tavoitteena oleva tuote kehittyy täydellisemmäksi useiden kehitysjaksojen aikana ja näitä kehitysjaksoja kutsutaan sprinteiksi. Koko merenkulun kontekstissa on ollut vasta mielestäni ensimmäinen todellinen digitalisaation sprintti, jonka kesto on ollut arvioni mukaan noin kolme vuotta. Tuloksena on syntynyt useita erilaisia sovelluksia, ohjelmistoja ja lakiasetuksia, jotka liittyvät merenkulun klusterin osapuoliin.

Myös itse olen ollut mukana tuossa sprintissä. Tuloksena kolmen startupin kautta kokemusta altaan syvästä päädyistä hyppytelineiden kymppiin. Merenkulun suurien kanssa neuvotteluja ja osaltaan sopimuksiakin. Maailmalla seilaa tänä päivänä useita varustamoja kehittämämme reaaliaikainen tilannekuva järjestelmä toiminnassa. Meripelastustoiminta tulee saamaan hyvin pitkälle määrittelemämme järjestelmän, joka tulee muuttamaan merkittävästi reaaliaikaisen tilannekuvan välittämistä.

Olen nyt ollut toista vuotta tekemisissä 3D-animaation sekä pelinkehittäjien kanssa eripuolilta maailmaa. Yksi yritykseni osakkaista on Aasiasta ja hänellä on taas vuosien kokemusta kymmenistä XR:n eli virtuaali- ja lisätyn todellisuuden kehitysprojekteista. On ällistyt-



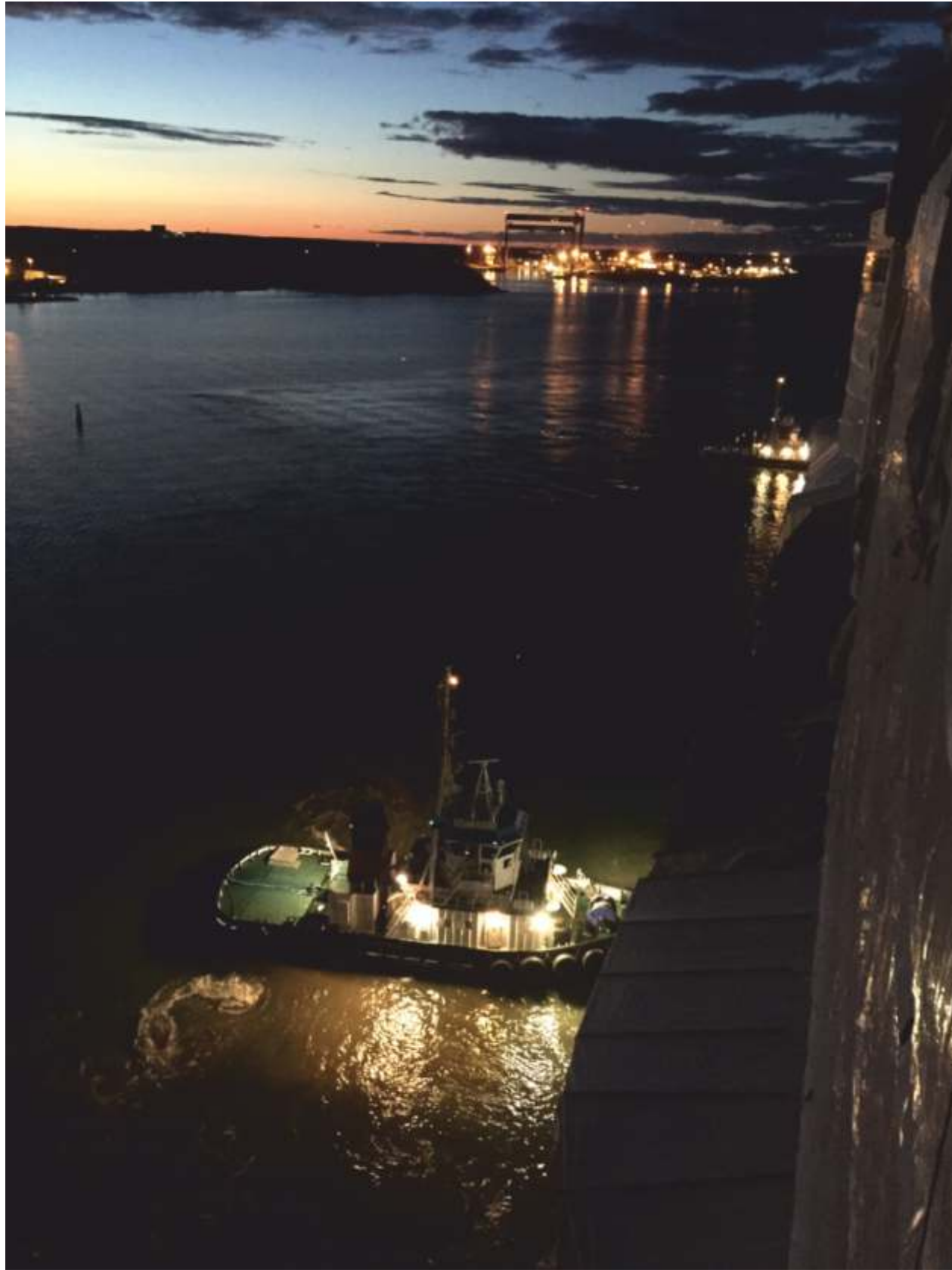
tävää, mihin teknologia pystyy ammattilaisten käsissä, kun taas merenkulun ammattilaiset ovat osaavia omassa haastavassa työssään. Omasta mielestäni merenkulku on kaksiulotteinen vaikka se voisi olla kolmiulotteinen. Itselläni on halu kehittää uutta, joka rikkoo tavanomaisia rajoja, ilman ennakkoluuloja ja epäonnistumisen pelkoa. Uutta ei synny vain muotoilemalla vanhaa uudelleen ja asennellen lisätoiminnallisuuksia.

Uskon teknologian olevan valmis synnyttämään Paavon ”väylän hahmon” yhdistämällä reaaliaikaista tietoa ja ohjelmisto-osaamista täysin uudella tavalla. Dataa sekä eri tietojen rajapintoja on saatavilla oleellisin osin. Kuvitelkaa jos laivan laitteistosta tai vaikka luotsin iPadista voisikin nähdä väyläalueen 3D näkymän pohjan muodoista sekä aluksista. Vedenkorkeus, sää ja virta sekä muut oleelliset tuodaan rajapintojen kautta mukaan tietoon. Tässä olisi mahdollisuus toiseen sprinttiin yhdistämällä merenkulun staattinen sekä dynaaminen data pelikoneiden ketteryyteen ja tehoihin. Voisiko sitä kutsua trendikkäästi ”XR Marime Revolution” eli merenkulun laajennetun todellisuuden murrokseksi.

Teemu Leppä



Kaiken teknologiakiiman ohella tarinointia ei saa unohtaa. Pian valmistuu seitsemäs osa Jäänmurtaja Snow -lastenkirjasarjasta. Kirjasarjaa on julkaistu jo Kiinassa, Vietnamsissa, Intiassa ja pian Indonesiassa. Moneen muuhun maahan neuvotellaan käännosoikeuksien myymistä. Minusta on hienoa, että voin kirjoittaa tarinoita talvisesta Suomesta, suomalaisista jäänmurtajista, luotsiveneistä ja majakoista. Jos sinua kiinnostaa lähteä seikkailuun Jäänmurtaja Snow'n ja hänen ystäviensä kanssa niin kirjoja voi tilata osoitteesta www.jaanmurtajasnow.fi - 50% hintaan koodilla ”vettä kölin alle” (pienin kirjaimin) vuoden 2020 huhtikuun loppuun asti.



Erilainen hinauskeikka



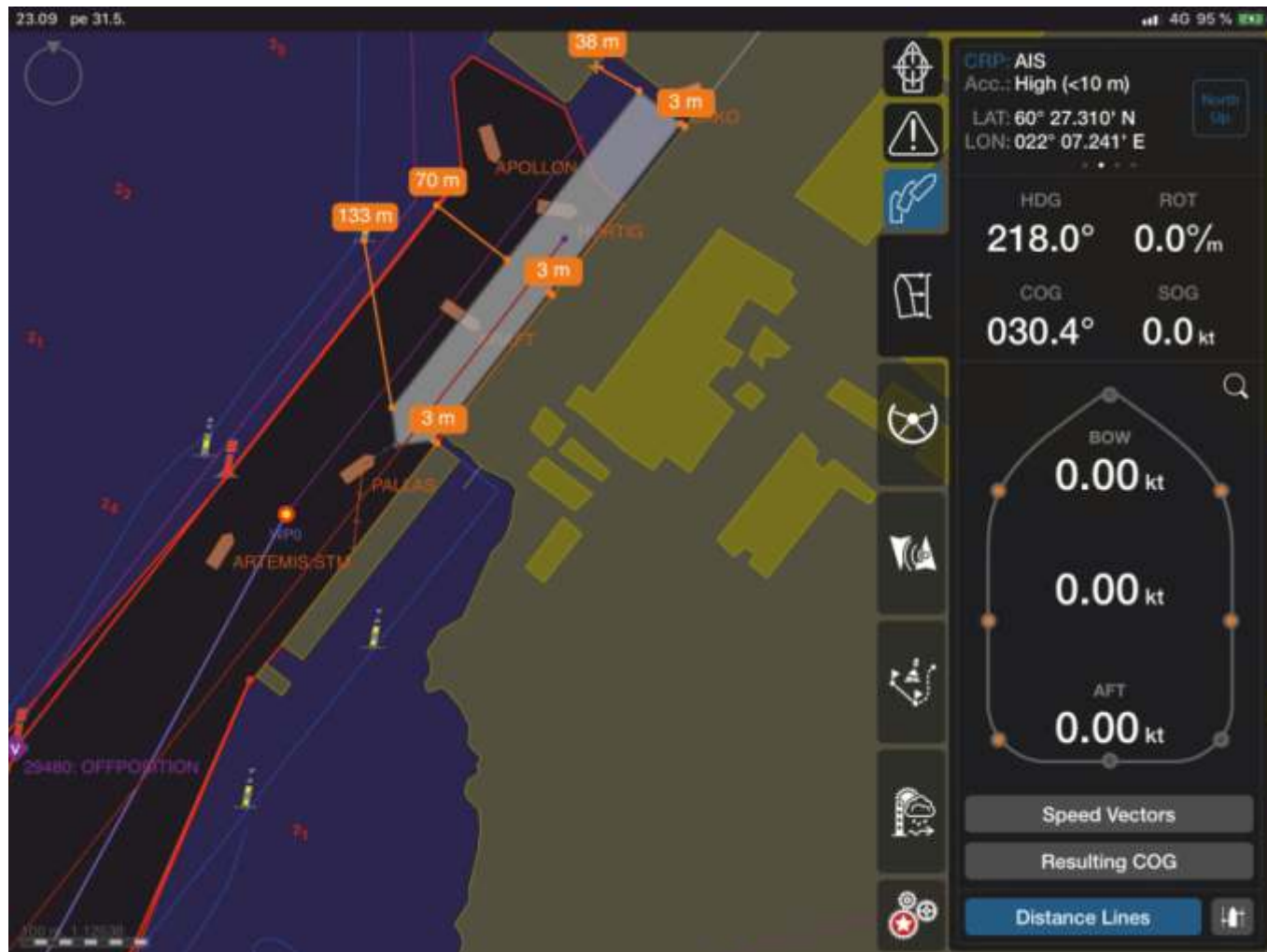
Turun seudun laivateollisuus sai joku vuosi sitten uutta potkua, kun saksalainen Meyer Werft osti telakkatoiminnan korealaiselta STX:ltä. Tilauskirjat ovat täynnä vuoksiksi eteenpäin ja risteilijärakentamisen know-how pysyy näin Suomessa.

Risteilijärakentaminen vaikuttaa myös Saaristomeren alueen luotseihin: jo pitkään alusten koeajot on hoidettu lähinnä luotseista koostuvalla kansipäällystöllä. Tänä vuonna tuli vielä asiaan uusia mausteita, kun telakka tilasi normaalin luotsauksen meiltä. Tai no – ei se ehkä nyt ihan normaali ollut.

Pernon telakka-alue on varsin ahdas ja siellä rakennetaan samanaikaisesti kahta risteilijää. Telakka-altaassa valmistuu uusi runko ja altaan edessä olevassa varustelulaiturissa on tekeillä jo valmiimpi kokonaisuus. Risteilijöiden konehuonemuodulit rakennetaan Saksassa ja sieltä ne hinataan Turkuun, kun on sopiva aika. Konehuonemuoduli on valmis laivanpalanen, joka sisältää koko koneikon ja se liitetään telakalla ympäröivään runkoon. Pernossa on pienoinen logistinen ongelma tämän suhteen – moduuli ei mahdu sisään altaaseen, jos varustelulaiturissa on iso risteilijä. Tehtäväkuvaus oli siis risteilijä laiturista poista ja takaisin peruuta, kun konehuone on sinut ohittanut.

Itse alus oli tässä vaiheessa täysin vaiheessa. Enimmäkseen pimeä, kylmä ja ilman omaa konevoimaa. Ainoastaan pieni generaattori oli nostettu kannelle tuottamaan virtaa välttämättömiin kohteisiin. Työkalupakkiin kuului 6 hinaajaa miehistöineen ja 3 luotsia. Towing masterina toimi **Ari Saari** ja apuvoimina **Olli Taipale** sekä koeajomiehistöönkin kuuluva **Ville Mattila**. Konehuonetta pääsi luotsaamaan **Martin Staf**. Kävimme edellisenä päivänä kävelemässä aluksen läpi, mietimme parhaita sijoittumispaikkoja itsellemme, sekä kerroimme telakalle, mitä rakennustelineitä ja pressuja tulee poistaa operaation ajaksi. Oli myös suunniteltava kommunikaatio, valaistus, ja apulaitteet. Pernon väylä on kapeimmillaan 90 metriä leveä, liikaa tilaa siinä ei ole 337 m pitkälle ja 50 m leveälle alukselle, jossa ei ole omaa ohjailuvoimaa...

Hinauspäivän sää suosi ja operaatio päätettiin toteuttaa. Varapäiväkin oli mietitty siltä varalta, että tuulee liikaa. Tuulirajaksi oli sovittu 5 m/s, sillä tuulen ollessa 7 m/s sivulta vaikuttaa alukseen jo 70 tonnin voima. Operaatio piti lisäksi toteuttaa yöllä, jotta se häiritsee mahdollisimman vähän aluksen rakentamista. Alukseen toimitettiin AT Marine Oy:n toimesta väliaikainen GPS -kompassi ja AIS, jotta saimme PPU -laitteen toimimaan ja Trenzin uuden Pilot plug -lähettimen avulla ROT:in ja sivuttaisnopeudet näkyviin. Tästä oli iso apu hinauksen aikana. Laitteiston toimivuus testattiin edeltävänä päivänä ja sille mietittiin latauspistokkeet keskeneräisellä brygalla. Ei ole hyvä, jos kymmenien tuhansien arvoinen operaatio jää yhdestä jatkojohdosta kiinni...



➤ Kokoonnuimme klo 2100 telakka-alueelle Toolbox -meetingiin, jossa oli läsnä kaikki operaatioon osallistuvat. Kävimme operaation läpi vaihe vaiheelta aikatauluineen, kommunikaatioineen ja säännusteineen. Tämä on aivan välttämätöntä näin isossa operaatiossa, jossa on mukana useita kymmeniä henkilöitä. Jo pelkästään aluksen kiinnitysvaijereiden irroitus kesti toista tuntia, kun aikataulun mukaisesti klo 2300 aloitimme operaation.

Itse operaatio sujui juuri niin kuin oli suunniteltu ja neljän jälkeen aamuyöllä oli risteilijä turvallisesti takaisin omalla paikallaan. Oli ilo olla mukana operaatiossa, jossa kaikki ovat oman alansa rautaisia ammattilaisia ja joka on huolellisesti etukäteen suunniteltu.

Niin – tässäkin aluksessa oli brygalla voileipiä ja kahvia. Onnistunut kokonaisuus on pienten asioiden summa.

Olli Taipale

Lyhyesti

Merenkululaitoksen luotsien VES-neuvottelutiimi kokoontui lounaalle



Merenkululaitoksen luotsien virkaehtosopimuksista neuvotellut tiimi muisteli menneitä: Vasemmalta MKL hallinnon päällikkötehtävissä toiminut Markus Uomala ja vastapuolella pöytää Luotsiliiton ex-pääluottamusmies Matti Tirronen ja luotsineuvos Juha Tulimaa.

Aurinkoinen elokuun päivä ja Eteläesplanadin ravintola Kappeli loivat sopivan nostalgiset puitteet muistella menneitä Merenkulkuhallituksen ja -laitoksen aikoja, missä kaikki paikallaolijat olivat työskennelleet laitoksen toimintojen uudelleenjärjestelyjen kiihkeinä vuosina.

”Toimintojen uudelleenjärjestelyistä” moni merenkulkija ja laitoksen ns. vanhanliiton miehet käyttää hieman tyllympiäkin termejä, kuten Merenkululaitoksen alasajo tai -pilkkominen. Termeistä emme jääneet kinaamaan, vaan juttumme polveili Suomen historiasta nykypäivään ja luotsienkin roolista maamme historian myllerryksissä. Luonnollisesti keskusteluissa mietittiin myös nykyistä luotsien työaikamallia, jonka peruskiviä aikanaan taloon tullut Merenkulkuhallituksen nuori juristi ja toimistopäällikkö Markus Uomala oli muuraamassa. Hyvin ovat työaikamallimme peruskivet kestäneet maailman myllerryksessä, saatoimme todeta.

Merenkulkuhallituksen ja -laitoksen henkilökunta ovat järjestäneet nostalgiatapaamisia ja marraskuussa henkilöstö tapasi jälleen nostalgiaristeilyn merkeissä.

TT

Logistiikkapalvelujen tuottajana täyden palvelun talo.

Rauanheimo on Kokkolan, Oulun, Porin, Koverharin, Helsingin, Haminan ja Kotkan satamissa toimiva ahtaus-, laivanselvitys- ja huolintaliike. Yli 135-vuotias yhtiö kuuluu KWH Logistics liiketoimintaryhmään, joka on osa menestyksestä KWH-yhtymää.

Fullständiga helhetslösningar vad gäller logistiktjänster.

Rauanheimo är verksamt inom stuveri, fartygsklarering och spedition vid hamnarna i Karleby, Uleåborg, Björneborg, Koverhar, Helsingfors, Fredrikshamn och Kotka. Det över 135-åriga bolaget hör till affärsgruppen KWH Logistics som är en del av framgångsrika KWH-koncernen.



RAUANHEIMO

LNG-terminaalien nopea valmistuminen lisää kaasulaivakuljetuksia

Nesteytetyn maakaasun käyttö on vallannut alaa polttoainemarkkinoilla ja erityisen rajua kasvu on ollut meriliikenteessä. Kasvuun vaikuttavat erityisesti laivojen yhä tiukentuvat päästörajat. EU myös edellyttää, että unionin alueen 139 tärkeintä satamaa pystyvät tarjoamaan bunkraus- ja tankkauspalveluja satamissaan vuoteen 2025 mennessä.

Nesteytetyn maakaasun kuljetuksiin ja varastointiin tarkoitettu Suomen ensimmäinen LNG-terminaali avattiin Porin Tahkoluodossa vuoden 2016 heinäkuussa. LNG-terminaalien nopea rakennusohjelma on perustunut teollisten toimijoiden omiin ratkaisuihin osana ennakoitua maailmanlaajuista energiamurrosta.

Nesteytetyn maakaasun alkuperäinen kuljetustarve Porissa arvioitiin olevan yksi kaasulaiva kahdessa viikossa. Toimituksiin tuli kuitenkin isompi muutos, kun kaasun suurin käyttäjä ja merkittävin asiakas, Porin pigmenttitehdas joutui tulipalon vuoksi keskeyttämään toimintansa.

Tornion LNG-terminaali on Pohjoismaiden suurin

Tornion terminaali on ottanut nesteytettyä maakaasua vastaan jo vuodesta 2017. Tornion terminaaliin on rakennettu myös LNG-laivojen tankkausmahdollisuus, mitä myös viime talvena käyttöönotettu uusi jäänmurtaja Polaris on voinut käyttää. Tornion terminaalin varastosäiliön tilavuus on 50 000 kuutiota ja säiliön täyttämiseen menee kuvassa olevan Coral Energyn kokoiselta laivalta kolme käyntikertaa. Lähialueen teollisuus on Tornion terminaalin suurin käyttäjä. Tornioon kaasu tulee pääosin Norjasta.

Haminan LNG-terminaali otetaan käyttöön ensi vuonna

Suomen kolmas LNG-projekti on valmistumassa Haminan satama-alueelle ja ensimmäistä nesteytettyä maakaasua kuljettava alus voidaan ottaa vastaan



Coral Energy kävi tuomassa ensimmäisen lastinsa Tornion LNG-terminaaliin marraskuussa v. 2017



Luonnostelukuva Haminan LNG-terminaalista. Kuvassa terminaali pidennetyn Öljy 3 laiturin välittömässä yhteydessä.

loppukesästä v 2020. Teknologiakonserni Wärtsilä on rakentanut terminaalia ja 30 000 kuution säiliön, josta voidaan suoraan jakaa nesteytettyä kaasua rekka- ja laivakuljetuksina sekä höyrystettynä maakaasuna suoraan alueen energiaverkkoihin. Alueelle on valmiudet rakentaa myöhemmin 20 000 kuution varastosäiliö. Terminaalin omistaa Hamina LNG Oy, joka on

Hamina Energian, virolaisen Alexelan ja Wärtsilän yhteisyritys. Wärtsilä on vastannut toimituskokonaisuudesta kaikkiin kolmeen LNG-terminaaliin.

TT



*Hyvää Joulua
ja menestystä
vuodelle 2020*

Turvallista matkaa
Kotkan luotseille
tarjoavat:
Kimmo ja Wikke



TAKSI 10
Kimmo Lindqvist
0400 221 256

TAKSI 35
Juha Wikström
050 345 6252

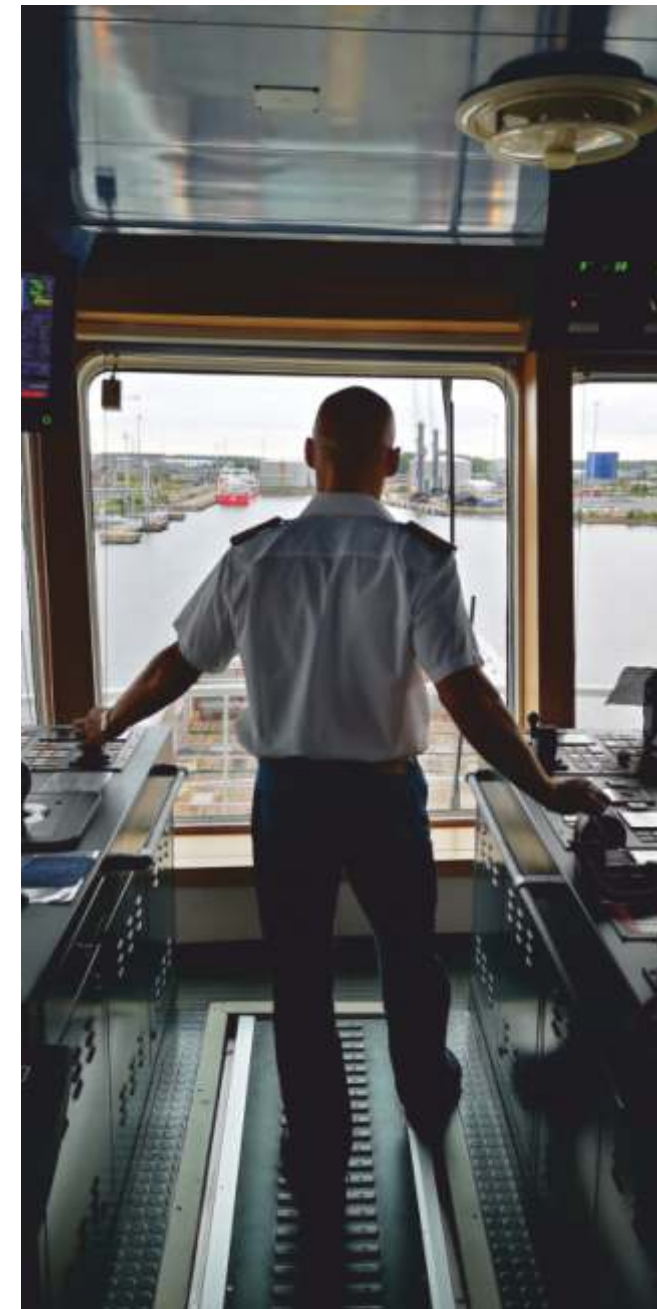
Nimityksiä



Alfons Håkans- yhtiön turvallisuus- ja laatu­pää­lik­kö Kimmo Lehto on nimitetty Euroopan hinaajavarustajien yhdistyksen puheenjohtajaksi. Kimmo Lehto toimi aiemmin myös luotsina Hangossa ja Turussa.

Lyhyesti

Nord Stream 2- putkikuljetukset saatiin päätökseen



Hangon ja Kotkan luotsit selvisivät hyvin lepoaikoja hieman venytellen ylimääräisestä luotsausurakastaan parin vuoden aikana, kun yli 100 000 kaasuputkea kuljetettiin Kotkasta putkenlaskualueelle suoraan ja välivarastoon Koverhariin. Putkien pinnoituksesta huolehti HaminaKotkan Mussalon tehtaallaan Wasco Coatings Finland- yhtiö. Koverhariin varastoitiin kaikkiin 57 000 kaasuputkea. Koverharin sataman logistiset toiminnot saatiin suoritettua jo kesä­kun puol­välis­sä. Kotkan Jäns­kän viimeiset putkikuljetukset suoritettiin lokakuussa.

TT



Supply ship pakittelee Mussalon Jäns­kän putkenlastauspaikalle.

Putkilasti saapumassa Koverharin välivarastoon

114 vuotta
1905 vuotta
år 2019



Suomen Laivanpäälystöliitto –
Finlands Skeppsbefälsförbund r.y.

KEMIN SATAMA
Port of Kemi



Ajoksentie 748, 94900 Kemi
Puh. +358 (0) 16 258 100
www.portofkemi.fi

Historian havinaa

Sosiaalinen tapahtuma

Luotsien hiihtokisat olivat 90-luvun alkuvosina luotsauksen tärkeintä toimintaa. Tältä vaikutti myös tullessani Saimaalle Varkauden luotsiaseman luotsiksi kesällä 1987. Talvella jouduin hiihtotestiin, kun Saimaan joukkueet valmistautuivat Puijon kisoihin Kuopiossa Luotsiliiton talvipäivillä. Pohjanmaalla eläneenä tuntui, kuin Puijolla olisi nostettu latu pystyyn, eikä minulla ollut saumaa, kuin Saimaan kakkosjoukkueen varajäseneksi.

Merenkulkulaitoksen lakimies, toimistopäällikkö Markus Uomala vastasi luotsausalan virkaehtosopimuksista noihin aikoihin ja kirjoitti laitoksen henkilöstölehteen jutun luotsien edustajakokouksesta Ikaalisissa 90-luvun alussa, missä luotsien hiihtokisat olivat kokouksen tärkein tapahtuma. TT



Lasten kisat kuuluivat myös luotsien talvipäivien ohjelmaan.
Kuva Luotsiliiton arkisto

Opiskelua

Perjantai 21.2. on luentopäivä. STTK-J:n neuvottelupäällikkö Pirjo Harjunen kertoo virkaehtojärjestelmään tehtävistä muutoksista. Oma osuuteni sattuu iltapäivään. Päivän kuluessa väkeä valuu luentosaliin runsaat kuusikymmentä. Saman verran luotsien rouvia ja lapsia viettää iltapäivää kylpylän poreissa luentojen päättymistä ja päivällistä odotellen. Pääaiheeni on merenkulkulaitoksen strategia. Mikä olisi oikea lähestymiskulma?

”Jos tänään pohditte, miten voitatte huomisen viestihihdon, olette tekemisissä taktisten kysymysten kanssa. Jos huomislaitana viestin hävittyänne pohditte, miten voittaisitte hiihdot viiden vuoden kuluttua, olette tekemisissä strategisten kysymysten kanssa.” Taktiikoiden ja strategioiden ammattilainen Arto Bäcklund (sotatieteen spesialisti) näyttää nyökkäilevän takapenkissä. Kuutisenkymmentä tarkkaavaista katsetta innostaa minua jatkamaan valitsemallani taktiikalla. Kysymyksiä satelee, erilaiset näkökulmat joutuvat testiin ja merenkulkulaitoksen strategia näyttää tekevän hyvin kauppansa. Luotsit ovat aina haastava ja innostava kuulijakunta.

Sitten vaihdetaan vapaalle. Päivällinen on upea – tai olisiko se niin, että Martti Paakkisen hillityn hiotut kohteliaisuudet tekevät sen makuaan paremmaksi. Luotsien hovikirjailija Juhani Merilahti puolisoineen maustaa aterian kulinaariseksi nautinnoksi maailmankansalaisen perspektiiveillään. Lapset tekevät päivällisestä perhejuhlan. Seuraavan aamun viestihiihto luo iltaan jännitettä. Hyvissä ajoin ennen puolta yötä juhlaväki harvenee levolle. Hans Lönnberg lähtee



90-luvulla luotsien hiihtokisat talvipäivillä olivat edustajakokouksen tärkein tapahtuma. Ahvenanmaan ja Saimaanluotsit hallitsivat kisoja.
Kuva Luotsiliiton arkisto

vielä testaamaan kilpaladun, ettei matkalla tule yllätyksiä. Ahvenanmaalaiset ovat jo testanneet ladun aiemmin.

Aamu

Pentti Auranahon ilmeitä olen monesti miettinyt; onko mies tosissaan – aina ikään kuin huumorin pilke silmäkulmassa. Kuin pohjoisen siialla. Pentin vuosia sitten tarjoama siikakeitto on jäänyt mieleen yhtenä parhaista, ehkä siitä tuo miellelyhtymä. Nyt ainakin on tosi kyseessä: Pentti megafoninsa kanssa lähtöviivalla ja lasten sarjan lähtö avaavat kisan komeasti. Kilpailijoilla on paineita niin kosolti, että ihan hihasta on junioreita pidettävä kiinni, ettei varaslähdön vuoksi diskattaisi. On siinä Matti Kytömaalla pitelemistä ja isillä ja äideillä jännittämistä. Hermonsa parhaiten hallinneet Kemppaiset voittavat: Anne-Mari alle kouluikäisten sarjan ja Terhi kouluikäisten sarjan. Taitavat olla oikeata hiihtäjäsukua nuo Kemppaiset. Tenava-sarjoissakin on kilpailijoita kolmattakymmentä.

Lähtö

Pamaus, ja kymmenen sporttia luotsia lähtee ladulle. Missä on Arvo Eetu? Luotsit sivakoivat jo metsän siimekseen. Hetken kuluttua yleisö saattaa nähdä jäältä, miten oivallisesti ahvenanmaalaiset osaavat muna-asennon – alamäessä. Kärjessä viilettävät mäkeä alas.

Sikariporras katselee Albertvillen hiihtokisoja mehu-pisteellä. Lähtövuoroaan odotteleva Mikko Varsamäki

tokaisee ikämiehen tyyneydellä, että tärkeintä ei ole voitto vaan se, että saa nimensä lehteen. Savolaiset ja ahvenanmaalaiset sen sijaan käyvät raivoisaa kimp-pailua mestarin tittelistä.

Järvi-Suomen ankkuri lähestyy maalia; ei sittenkään. Kuuluttajakin häkeltyy. Sehän on Ahvenanmaa. Eroa ei kurota umpeen edes savolaisella selittelyllä. Leif Karlssonin (50 v!) henkilökohtainen aika viidellä kilometrillä on huikeat 17.11. Kakkoseksi henkilökohtaisessa kisassa hiihtänyt Reijo Marin jää voittajasta yli puoli minuuttia. Koska Ahvenanmaalla voi harjoitella hiihtoa? Savolaiset hirvenhiihtäjät ovat täysin tyrmistyneitä.

Palkintojen jako

Ladulta poreisiin. Puolisensataa luotsia risteilemässä kylpylän altaassa kiintopisteeltä toiselle. Virtausten aiheuttamia törmäyskursseja. Syöksyjä vesiliukumäessä ja eteerisiä höyryjä turkkilaisessa saunassa; ilman virkapukua ja virkailmettä. Eliksiiriä työpaikan ilmapiiirille viikkokausiksi.

Ja sitten limonadipuku päälle ja päivälliselle ja palkintojen jakoon. Auranahon Pentti apureineen on laittanut palkintopöydän koreaksi. Kaikille pokaali tai mitali tai molemmat ja vielä muu palkinto. Hiihtäjät ovat kantaneet paikalle palkintoja niska vääränä. Salamavalon läiskettä, taputuksia, miltei loputtomasti. Kuulenko väärin vai huudetaanko Mikko Varsamäki lavalle jo kolmannen kerran? Ehkä se on ➤

► ikämiespalkinto. Mikon seurueen pöytä kalpenee kuitenkin vielä ahvenanmaalaisten pöydälle, joka alkaa muistuttaa alkuillan pokaalipöytää. Oolantilaiset ovat silminnähden riemastuneita mitalisateesta. Kakkoseksi tulneiden savolaisten totiset ilmeet vielä korostavat saarivaltakunnan luotsien iloa. On syytä juhlaan.

Mannekiininäytös

Kahvin ja konjakin lomassa nautitaan mannekiininäytöksestä. Luotsien rouvat on puettu luotsien uusiin virkapukuihin ja suojapukuihin. Saa arvostella ja hipelöidä – kankaita. Äänekkäämpää raatia saa hakea. Juhlaväen virkailme alkaa jo häiritä juhlahumua. Käykö tässä niin, että suojapuvut ottavatkin niskavoiton pääasiasta? Tanssilattialle, please.

Illan upeimmat asut löytyvät ahvenanmaalaisten pöydästä. Ei visseleitä eikä pelastusremmejä, tyyliä sitäkin enemmän. Ahvenanmaan nuoret daamit vekkihomeineen ja helmikaulanauhoineen ovat kuin Ingmar Bergmanin perhekronikasta: hento aavistus kesästä jostain kaukaa.

Primus motor Pentti kiittää seurasta ja poistuu levolle. Arvo Eetu potee aivan ilmeisesti luottamusviran aiheuttamaa stressiä. Hetkeksi hän jo unohtaa, että päätökset luotsiliitossa tehdään sittenkin demokraattisesti. Ja vielä se johtoryhmäkin. Aika ajoin joku strategikko nykii hihasta: muistat kai minutkin? Toki muistan.

Juhlat jatkuvat.



Sosiaalinen tapahtuma

Sunnuntaiaamu koittaa harmaana ja utuisena. Hiihdot on hiihdetty ja juhlat juhlittu. Luotsit istuvat neuvottelusalissa pohtimassa strategioita. Huoltojoukot pakkaavat mitaleita ja pokaaleja. Olo on selittämättömällä tavalla haikea niin kuin hyvien juhlien jälkeen on tapana olla. Hei vaan, ensikertaan.

Oli se varsin tyydyttävä sosiaalinen tapahtuma!?? Ennen olisi varmasti sanottu, että kylläpä oli mukava viikonloppu. Oikein semmoinen henkisen ilmapiirin superraikastaja.

Niin että missä? No Ikaalisten kylpylässäpä tietenkin.

Markus Uomala

Kirjoitus on julkaistu Merenkululaitoksen henkilöstölehti Ruorissa 6.5.1992



M/V Stadiongracht karilleajo

Rauman edustalla 29.12.2010 ja siihen liittyviä näkökohtia luotsin kannalta

M/V *Stadiongracht* ajoi karille 29.12.2010 klo 00.15 Rauman edustalla. Aluksella ei ollut karilleajon aikana luotsia. Alus oli jatkanut kulkuaan karttaan merkityn luotsipaikan ohitse n. 2,7 mailin matkan Rauman suuntaan.

Alukselle oli tilattu Liikelaitos Finnpilotin luotsivälityksen kautta luotsi, joka oli luvattu toimittaa alukselle. Luotsauksen piti suorittaa luotsi, joka ensin suoritti Raumalta ulkomerelle lähtävän aluksen luotsauksen ja sen jälkeen siirtyisi m/v Stadiongarcht alukselle ja luotsaisi sen Rauman satamaan. Luotsikutteri oli luotsipaikalla odottamassa luotsin siirtoa alukselta toiselle.

Ulkomerelle luotsattavan aluksen luotsaus oli vielä kesken, kun Stadiongracht saapui hieman etuajassa karttaan merkitylle luotsipaikalle ja jatkoi matkaansa. Aluksen päällikkö ilmoitti olettaneensa, että alukseen tuleva luotsi olisi ollut vastaan tulossa olleessa luotsikutterissa ja että luotsin alukseen nousu olisi tapahtunut karttaan merkityn luotsipaikan jälkeen.

Ulkomerelle kulussa olleen aluksen luotsauksen päätyttyä luotsi oli juuri poistumassa tästä aluksesta luotsikutteriin kun hän huomasi, että Stadiongracht jatkoi matkaansa ja otti siinä vaiheessa käsillä olleella matkapuhelimella yhteyden VTS:än tiedustellakseen tiesikö Stadiongracht tilanteesta, koska se oli ohittanut jo ulosmenevän aluksen ja ettei sen tulisi enää jatkaa eteenpäin. VTS-operaattori otti heti yhteyden alukseen ja ilmoitti luotsin tilanteesta ja ettei aluksen tullut jatkaa eteenpäin. Lisäksi VTS-operaattori suositteli kääntämään aluksen. Tarkempaa ohjetta miten alus tulisi kääntää ei operaattori antanut. Alus alkoi kääntää suuntaansa vasemmalle. Myös kutterissa jo tällöin ollut luotsi oli seurannut kääntymistä ja tiedusteli VTS-operaattorilta voisiko tämä kehottaa alusta kääntämään jyrkemmin vasemmalle. VTS-operaattori oli välittömästi tiedustellut ”..had you hard-over”. Stadiongracht jatkoi kääntymistä, mutta ajautui matalan päälle ja osui karille. Onnettomuudessa alus sai vaurioita.

Tapahtumasta ei päällikkö ole antanut meriselitystä.

Onnettomuustutkintakeskus on selvittellyt tapausta ja antanut sen johdosta suosituksia. Onnettomuus-

tutkintakeskuksen tutkintaselostus on luettavissa keskuksen nettisivuilta. Onnettomuustutkinnassa katsottiin muun ohella, että tiedonkulku Luotsausliikelaitoksen luotsinvälityksen (PilotWeb) ja VTS:n välillä olisi ollut puutteellista ja myös, että onnettomuuteen on saattanut olla vaikuttamassa passiivinen piirre VTS-operaattorin toiminnassa. Toisaalta VTS:n toiminnalle lienee ollut alun alkaen leimallista pyrkiä toimimaan siten, ettei siihen voitaisi liittää väitteitä syy-yhteydestä merionnettomuuksiin. Voidaan tietenkin kysyä onko tällainen asenne sitten ollut sellainen, joka estäisi aluspalvelulain päämäärien toteutumisen täysimääräisesti. Lisäksi voidaan miettiä, onko tämä mahdollinen passiivisuus ollut osatekijä tiedonkulun puutteellisuudessa? Yleisesti ottaen onnettomuustutkinnoissa myös on ollut havaittavissa asenteita, joiden vuoksi onnettomuustekijöinä on herkästi nähty luotseista johtuvia syitä ja myös siten, että laivaväen menettely vaikuttaa jääneen kevyemmälle tarkastelulle.

Tapahtumasta on myös käynnistetty poliisin suorittama esitutkinta, joka kuitenkin on päätetty lopettaa kustannusperusteella, koska aluksen päällikköä ei ole saatu Suomeen kuultavaksi ja kustannusten katsottiin olevan epäsuhteessa tutkittavan asian laatuun ja vakavuuteen.

Asiaan liittyvien korvauskysymysten ratkaisemiseksi asian selvittely asianosaisten kesken on ollut sensijaan käynnissä onnettomuudesta alkaen ja on edelleen kesken. Itse onnettomuudesta on kulunut jo lähes 9 vuotta. Korvauskysymyksiä on sittemmin käsitelty riita-asiana Helsingin käräjäoikeuden merioikeuden kokoonpanossa.

Kantajina jutussa olivat mv Stadiongracht aluksen omistaja, varustamo ja vakuutusyhtiöt ja vastaajana Suomen valtio, jota jutussa edusti väylävirasto. Kysymys oli kantajille aiheutuneen vahingon korvaamisesta.

Kantajat kertoivat kärsineensä lähes kolmen miljoonan euron vahingon. Kantajien kanne- ja vaatimustensa perusteena oli väite siitä, että karilleajon syynä oli ollut VTS-keskuksen antama virheellinen ohje saapua muuhun kuin luotsipaikkaan, VTS-keskuksen laiminlyönnot vaaratilanteen estämiseksi ja VTS-keskuksen

antama virheellinen navigointiohje. VTS-keskus olisi siten ohjeistanut aluksen kulkemaan luotsipaikan ohi Raumalle johtavan sisääntuloväylän eteläiseen päähän ("south entrance"), joka sijaitsee n. 3 mailia karttaan merkitystä luotsipaikasta kaakkoon ja antanut ymmärtää, että alukselle tarkoitettu luotsi oli ollut lähestyvissä luotsikutterissa. Virheellinen navigointiohje oli annettu vasta siinä vaiheessa, jolloin Stadiongracht oli jo lähestynyt väylän sisääntulosuuta ja jossa vaiheessa VTS oli huomannut erehdyksensä.

Kantajat ilmoittivat lisäksi katsovansa, että tapahtumiin vaikuttavana syynä oli ollut osittain aluksen päällikön oma laiminlyönti, minkä vuoksi kantajat ilmoittivat kanteessa hyväksyvänsä tätä vastaavan eli 30 %:n alennuksen kokonaisvahingon määrästä.

Vastaaja kiisti kanteen perusteeltaan ja määrältään ja vaati kanteen hylkäämistä ja kulujensa korvaamista. Vastaajan käsityksen mukaan karilleajo syynä oli ollut Stadiongracht aluksen päällikön virhearviointi ja hyvän merimiestavan laiminlyönti. Kantajien käsitys käsitteestä "south entrance" oli virheellinen. Käsitteellä ei ollut vastaajan käsityksen mukaan mitään tekemistä sen kanssa missä luotsi otettiin. Luotsipaikan ohittamisesta ts. siitä, että luotsi nousisi alukseen muualla kuin luotsipaikalla ei ollut sovittu. Käsitteellä "south entrance" vastaaja katsoi tarkoitettavan koko eteläistä väylää, joka johti Raumalle. Vastaaja kertoi, ettei VTS ei ollut tietoinen luotsin sijainnista. Vastaajan mukaan luotsi teki poikkeuksellisesti ns. tuplaluotsauksen, josta ei ollut ilmoitettu VTS:lle. Alusliikenneohjaaja oli olettanut, että Stadiongracht alukselle tarkoitettu luotsi olisi ollut lähestyneessä luotsikutterissa, minkä vuoksi ei ollut puuttunut aluksen kulkuun ennen kuin toisesta aluksesta lähtenyt luotsi oli ottanut yhteyden gsm-puhelimella alus-

liikenneohjaajaan. Vastaaja myös katsoi, että VTS:n antama kääntymiskehoitus oli ohjeellinen ja tilanteen ratkaisu jäi aluksen päällikölle. Vastaaja ei ollut siten laiminlyönnillään tai virheellään aiheuttanut vahinkoa tai myötävaikuttanut sen syntymiseen.

Lisäksi vastaaja katsoi, että oikea vastaaja jutussa olisi ollut Luotsausliikelaitos ja sen seuraaja Finnpiilot Pilotage Oy. Vastaaja katsoi, että Luotsausliikelaitoksen luotsinvälitys ei ollut välittänyt VTS-organisaatiolle tietoa ko. edestakaisesta luotsauksesta ja että kantajan olisi tullut kohdistaa vaatimuksensa liikelaistosta kohtaan.

Jutussa asianosaiset kiistelivät perusteiden oikeellisuudesta. Käsittelyn aikana kuultiin useita asiantuntijoiksi nimettyjä todistajia ja jätettiin oikeudelle asiantuntijalausuntoja.

Kantajan pyynnöstä käräjäoikeus antoi jutussa 20.6.2019 välituomion, joka koski kysymystä kanteen perusteesta ja siihen liittyen, onko Suomen valtio oikea vastaaja ja mikä on valtion vastuu.

Käräjäoikeus jätti kanteen Luotsausliikelaitokseen kohdistettuna tutkimatta ja hylkäsi kanteen Suomen valtioon/väylävirastoon kohdistettuna sekä velvoitti kantajat korvaamaan Suomen valtion/väyläviraston oikeudenkäyntikulut 158.081,15 eurolla.

Niinikään käräjäoikeus jätti arvioimatta aluksen päällikön tuottamusosuuden onnettomuudessa, katsoen sen liittyvän vahingonkorvauksen määrään, josta välituomiossa ei ollut kysymys.

Lausumiensa perusteiden mukaisesti käräjäoikeus katsoi jääneen näyttämättä, että alusliikenneohjaaja olisi välittänyt Stadiongrachtille virheellisen ohjeen saapua muualle luin karttaan merkittyyn luotsipaikkaan, välittänyt alukselle ennen sen matalikolle kää-

tymistä virheellisen ohjailusuosituksen tai laiminlyönyt estää alusta joutumasta vaaratilanteeseen eikä siten aiheuttanut karilleajosta aiheutunutta vahinkoa.

Käräjäoikeuden lausumista hylkäysperusteista todettakoon, että käräjäoikeus muun ohella katsoi

- navigointiavun olevan päämäärähakuista ja ohjeellista ja jolla tarkoitetaan mm. paikanmäärittäseen kykenemättömän aluksen ohjaamista turvallisesti ankkuri paikalle, joskaan alusohjaaja ei suorita mitään muuta tehtävää aluksella, vaan siitä päättää päällikkö. Nyt kyseessä ei ollut sellainen tapaus eikä myöskään alukselta ollut pyydetty navigointiapua

- PilotWebissä tieto oli ollut puutteellista, mm. edestakaisesta luotsauksesta eli ns. tuplaluotsauksesta eikä asiaa oltu myöskään luotsinvälityksestä vahvistettu puhelimitse.

- Alusliikenneohjaajan virheeksi ei voida katsoa sitä, että Raumalla käytössä oleva ilmaisu "southern Entrance" voidaan ymmärtää eri tavoin.

- Aluksen saapuminen etuajassa luotsipaikalle ei ole poikkeuksellista. Aluksen ohitettua luotsipaikan aluksen päällikkö ja alusliikenneohjaaja olivat molemmat olleet tällöin käsityksessä, että Stadiongrachtille tuleva luotsi oli luotsikutterissa.

- Karttaan merkitty luotsipaikka on ohjeellinen ja siitä poiketaan jonkin verran normaaleissakin olosuhteissa,

- Koska kyseessä oli ollut oletettu tilanne, jossa luotsi on nousemassa alukseen, alusliikenneohjaajalla ei ollut velvollisuutta puuttua Stadiongrachtin kulkuun

- Stadiongracht aluksen kulku oli ollut asianmukaista, vaikka se oli ohittanut karttaan merkityn luotsipaikan

- Alusliikenneohjaajan antama suositus ei ollut virheellinen, koska sillä oli pyritty estämään aluksen eteneminen poijuväylälle.

- Alusliikenneohjaajan suositusta kääntymisestä ei ole pidettävä käskynä, vaan aluksen kääntäminen tapahtui päällikön päätösten mukaisesti ja hänen vastuullaan.

Lisäksi käräjäoikeus perusteli tutkimatta jättämistä koskevaa ratkaisuaan seuraavasti: "valtio ei vastaa 1.1.2004 perustetun Luotsausliikelaitoksen, sitten Finnpiilot Pilotage Oy, toiminnasta tai siihen liittyvistä velvoitteista ja vastuista. Vastuu mahdollisten luotsauksesta tai luotsinvälityksestä johtuvien vahinkojen korvaamisesta on Luotsausliikelaitoksella, nykyisellä Finnpiilot Pilotage Oy:llä, jonka vuoksi korvausta luotsauksesta aiheutuneeksi väitetystä vahingosta on vaadittava Finnpiilot Pilotage Oy:ltä, jota ei kuitenkaan ole haastettu vastaajaksi tässä asiassa."

Käräjäoikeuden ratkaisusta kokonaisuudessaan on valitettu hovioikeuteen. Tämän ja ehkä muutoinkin, koska kysymyksessä on vasta ensimmäisen oikeusasteen ratkaisu, sen yksityiskohtainen navigointitapah-tumia koskeva analysointi ei ole tarkoituksenmukaista lukuunottamatta ehkä luotsaustoimintaa koskevia kannanottoja.

Viimeksi mainitulta osin ratkaisu saa miettimään onko käräjäoikeus ollut täysin perillä suomalaisesta luotsausjärjestelmästä ja sen kehityksestä sekä siihen liittyvistä vastuista.

Pelkästään perustelu, jonka mukaisesti käräjäoikeus on jättänyt tutkimatta asian, antaa aiheen tähän ajateluun. Sinänsä ratkaisu, jolla kante on Finnpiilot Pilotage Oy:n osalta jätetty tutkimatta, on oikea, koska yhtiötä ei ollut haastettu vastaajaksi. Sen sijaan ➤



Simson Ja Bock Pietarsaarella
Puh. +358 40 557 5692 www.kraftline.fi



MERITYÖPALVELUJA
- hinaukset
- laiva-avustukset
- jäänmurto
- väyläpalvelut

R towing oy
Yhteistyöterveisin
www.r-towing.fi
0400 382 652



Mustola Multimodal Logistics Center

**Ideal location.
Excellent reachability.**



Central logistics location 215 km from Helsinki & St. Petersburg

- junction of highways 6 and 13
- 10 km from border crossing

Access point to Russian logistics:

- Nuijamaa – road
- Vainikkala – rail
- Saimaa Canal – vessel
- Lappeenranta International Airport – air

► ratkaisuun liitetyt perustelut antavat aiheen kritiikkiin. Päinvastoin kuin käräjäoikeus toteaa, valtion liikelaitoksista annetun, liikelaitoksen olemassaolon aikana voimassa olleen lain 6 §: mukaan

”Valtion vastuu

Siltä osin kuin liikelaitos ei kykene vastaamaan sitoumuksistaan, valtio vastaa niistä.”

Eri mieltä asianosaiset olivat jutussa siitä onko liikelaitoksen vahingonkorvausvastuu siirtynyt uudelle osakeyhtiölle Finnpilot Pilotage Oy:lle. Kysymys ei ole uuden osakeyhtiön liiketoiminnassa syntyvästä vastuusta, vaan alunperin liikelaitoksen vastuusta, joka mahdollisesti on siirtynyt uuden yhtiön muodostamisen yhteydessä tälle uudelle yhtiölle. Itse edustan käsitystä, että riippumatta siirtymisestä, valtion vastuu liikelaitoksen velvoitteesta ei olisi hävinnyt mihinkään. Saatavan vanheneminen on sitten eri asia.

Muutoinkin perusteluista syntyy vaikutelma, etteivät käsitteet luotsaus, luotsauspalvelu, luotsaustoiminta ole riittävästi avautuneet käsittelyn aikana. Vastavasti näihin liittyvät vastuut, joita tosin vain sivutaan ja joita ei ole tarvinnut käsitellyssä selvittää tai ratkoa, ovat mahdollisesti jääneet vieraiksi.

Helsingin hovioikeus on siis myöntänyt asiassa jatkokäsittelyluvan. Asian käsittely jatkuu siten koko väliuomiota koskien Helsingin hovioikeudessa.

Luotsien näkökulma tapahtumiin

Mikä sitten on luotsin osuus tapahtumissa?

Stadiongracht aluksen luotsaus ei ollut vielä alkanut ja Stadiongracht aluksen ohittaessa luotsipaikan, satamasta ulosluotsattavan aluksen luotsaus oli vielä käynnissä eikä ollut päättynyt.

Oma käsitykseni tilanteesta on, että eräänä keskeisenä luotsin velvollisuutena on kiinnittää herkeämätöntä huomiota luotsattavan aluksen turvalliseen kulkuun ja sen pysymiseen kulkuväylällä. Aluksella sitä luotsaavalle luotsille kuuluvien velvollisuuksien täyttäminen edellyttää keskittymistä luotsattavaan alukseen. Toisaalta tällaisella luotsilla ei voi olla mitään todellista käsitystä myöhemmin luotsattavan aluksen positiosta, nopeudesta, kulkusuunnasta ym. aluksen navigointiin liittyvästä tekijästä ja tällaiseen puuttuminen (ennen luotsauksen alkamista) vieläpä toisen aluksen luotsauksen aikana olisi ristiriidassa parhaillaan luotsattavaan alukseen liittyvien velvollisuuksien kanssa.

Oma käsitykseni on, ettei tapahtumiin liittynyt luotsi, joka luotsasi satamasta ulos menevän aluksen eikä ollut ehtinyt aloittaa Stadiongracht aluksen luotsausta, on luotsina täysin täyttänyt hänelle kuuluvat velvollisuudet eikä hänen menettelyllään ole vastuuta perustavaa syy-yhteyttä Stadiongracht aluksen karilleajo. Eri-laisia käsityksiä on kuitenkin esitetty sen osalta olisiko hänen tullut olla yhteydessä joltain osin Stadiongracht alukseen, esim alusten kohtaamisen osalta. Kukaan ei kuitenkaan ole väittänyt tai esittänyt, että luotsin olisi luotsauksen aikana tullut ryhtyä ohjeistamaan Stadiongracht alusta, mikä olisikin ollut virheratkaisu.

Mitä on tuplaluotsaus?

Termillä ei ole vastinetta lainsäädännössä eikä sellaista käsitteistöä oikeastaan ole olemassakaan. Asialla ymmärretään kahta erillistä luotsauspalvelutapahtumaa, jossa sama luotsi luotsaa ensin satamasta ulkomerelle kulussa olevan aluksen ja tämän luotsauksen päättymisen jälkeen siirtyä toiseen alukseen, jonka tämä sama luotsi luotsaa väylän luotsipaikalta satamaan. Näiden kahden erillisen tapahtuman välillä on luotsin siirtyminen luotsikutterilla alukselta toiselle tai mahdollisesti laivan odottelu ja siirtyminen sen jälkeen. Käsitteellisesti siirtymisvaiheella ei pitäisi olla mitään tekemistä uuden luotsauksen kanssa. Luotsaus alkaa vasta kun luotsi on noussut alukseen ja ilmoittanut aloittavansa luotsauksen.

Edellä esitetty on tietenkin puhtaasti teoreettinen näkemys tapahtumasta ja sen kehittymisestä. Kysymys kuuluukin voiko kahdella peräkkäisellä luotsauksella olla vaikutusta toisiinsa. Vastaus on kyllä myönteinen. Ensinnäkin luotsi joutuu valmistautumaan samanaikaisesti kahteen edessä olevaan luotsaustapahtumaan mm. perehtymällä luotsattavien aluksen ominaisuuksiin. Mikäli kysymyksessä ovat jo ennestään tutut alukset, asia ei tuottane ongelmia, nuoremmilla luotsilla tilanne voi olla toinen. Toinen seikka joka voi vaikuttaa, on luotsausten aikataulu, jolloin on mahdollista, että syntyy tilanne, jolloin alusten saapuminen luotsipaikalla tapahtuu kutakuinkin samanaikaisesti. Tällöin on mahdollista, että toiminta- ja turvallisuusmarginaalit kiireestä johtuen pienentyvät siinä määrin, että vähäistenkin virheiden tai laiminlyöntien vaikutus korostuu.

Tiedonkulku tai sellaisen puute on osoittautunut olleen avainasemassa tässä Stadiongrachtinkin tapauksessa. Luotsausliikelaitos ja VTS-organisaatio olivat eri laitoksia, joiden toimijoille oli säädetty eri velvollisuu-

det luotsauspalvelutapahtuman aikana. Luotsausliikelaitos huolehti luotsauspalvelun tuottamisesta (mm. sopii palvelusta ja toteuttaa sen), VTS-organisaation velvollisuutena oli välittää alukselle luotsin tuloon liittyviä ilmoituksia. Tiedonkulku tässä tapauksessa oli järjestetty ensisijaisesti PilotWeb-järjestelmän tietojen avulla. Toisaalta luotsi keskustelee suoraan aluksen päällikön kanssa välittömästi alukseen nousemista koskevista olosuhteista. Tämän piiriin kuuluu myös luotsin ja päällikön mahdollisen sopiminen siitä, nouseeko luotsi laissa mainittujen edellytysten vallitessa alukseen muualla kuin karttaan merkityllä luotsipaikalla. Tästä on aina ilmoitettava myös VTS:lle.

Rajapinta sen välillä onko kysymys VTS:n tiedotusvelvollisuuden piiriin kuuluvasta tilanteesta vaiko luotsin ja päällikön välisestä keskustelusta on häilyvä, kuten moni muukin tilanne merenkulussa, jossa luonnolosuhteet usein ovat ensisijaisesti määräävät.

Tietävästi tapauksen seurauksena tiedonvälitystä näiden laitosten välillä on parannettu ja pyritty estämään vastaavanlaisen tilanteen syntyminen.

Tosiasia myös lienee, että Luotsausliikelaitoksessa oli pyritty suurempaan taloudelliseen tehokkuuteen juuri ennen kuin liikelaitos muuttuisi osakeyhtiöksi. Tämän toteuttamiseksi tuolloin sanottiin useita luotseja irti eri puolilla Suomea ja pyrittiin saamaan luotsien toiminta aikaisempaa tehokkaammaksi. Käytännössä tämä johti osittaiseen miehistöpulaan. Tämä merkitsi myös pyrkimystä suorittaa luotsaukset siten, että sama luotsi luotsaisi mahdollisimman usein toisen aluksen satamasta ulos ja sen jälkeen toisen takaisin satamaan. Irtisanomiset johtivat myös oikeudenkäynteihin, jossa tuloksena luotsausyhtiö velvoitettiin maksamaan irtisanotuille korvauksia. Supistustoimet osoittautuivat muutoinkin ylimitoitetuiksi ja jo irtisanottuja tai lomautettuja luotseja jouduttiin pyytämään takaisin entisiin tehtäviinsä.

On selvää, että nyt puheena olevat seikat (kysymys henkiökunnan riittävydestä) eivät kuulu yksittäisen luotsin velvollisuuksiin, vaan ovat luotsauspalveluja tuottavan yhtiön vastuulla. Nämä kuitenkin ovat olosuhteita, jotka voivat vaikuttaa itse luotsauksen toteuttamiseen, minkä vuoksi niiden tärkeyttä ei voi vähätellä. Toimintaympäristö (luotsauspalvelukokonaisuus), jossa luotsi työskentelee ja varsinaisen luotsauksen suorittaa, ovat ensiarvoisen tärkeitä. ►

► On siis tärkeää, että luotsin suorittama luotsaus voidaan suorittaa asianmukaisissa ja myös osaltaan turvallisuuteen tähtäävissä olosuhteissa. Luotsi toimii luotsausyhtiön työntekijänä ja on velvollinen noudattamaan työnantajan ohjeita ja määräyksiä sekä toimimaan tehtävänsä suorittamisessa suurelta osin olosuhteissa, joista työnantaja päättää ja määrää. Tehtävän suorittamiseen liittyy kuitenkin työoikeudellisesti poikkeava tilanne, koska itse aluksella tapahtuvan luotsauksen luotsi joutuu suorittamaan omalla rikosoikeudellisella virkavastuulla. Tähän liittyy tietenkin myös työntekijän henkilökohtainen korvausvastuu. Tämä poikkeuksellinen työjärjestely näkyy myös siinä, että luotsauksen aikana luotsin asema vahingonkorvausjärjestelmässä muuttuu. Työsuhteessaan yleisesti luotsi toimii työnantajansa työntekijänä kuten muutkin luotsausyhtiön palveluksesa olevat ja toimii myös korvausoikeudellisesti luotsausyhtiön ”sateenvarjon alla”, mikä merkitsee, että työnantaja on ensisijaisessa vastuussa työntekijän aiheuttamasta vahingosta (vrt vahingonkorvauslaki). Kuitenkin luotsauksen aikana luotsi siirtyy ”laivanisännän vastuun” alaisuuteen (vrt merilaki 7:1), joka merkitsee, että laivanisäntä vastaa ensisijaisesti vahingosta, jonka mm. luotsi tai muu laivanisännän vastuuseen kuuluva tehtävässään aiheuttaa. Luotsausvahingon osalta luotsausyhtiön vastuu on rajoitettu. Tämän järjestelmän kannalta vierasta myös olisi, että työnantaja antaisi ohjeita tai määräyksiä itse luotsausta koskien, kun ei kuitenkaan olisi vastuussa niiden oikeellisuudesta tai soveltumisesta juuri tapahtumahetkellä. Tästä vaiheesta (luotsaus) on käytetty ilmaisua ”luotsin autonomia”, jota olosuhdetta mm. onnettomuustutkinnassa näyttää olleen vaikeuksia ymmärtää. Asia kuitenkin perustuu suoraan lain määräyksiin. Tämä myös merkitsee, että myös laivanisännän olisi itse aluksella turvattava luotsille asianmukaiset olosuhteet luotsauksen toimittamiselle. Tilanne, jossa alus on ajettu tai ajautunut pitkälle ohi luotsipaikan, ei ehkä ole enää asianmukainen ja riittävä luotsille esim. varmistua ennen luotsauksen alkua aluksen postiosta ja turvallisuudesta kulusta.

Onnettomuustutkinnoissa ei näitä olosuhteita ole aina huomioitu riittävästi, mikä vaikuttaa olleen tilanne myös Stadiongracht aluksen osalta. Aluksen kulkua ohi luotsipaikan pidettiin tavanomaisena eikä mahdollisesti mielletty vaaratilanteen syntymistä aluksen kulussa ilman luotsia.

Samanlaisia piirteitä oli havaittavissa *m/s Emsrunnerin* tapauksessa 11.12.2009 Kalajoen edustalla ja sitä koskevassa onnettomuustutkinnassa, jossa luotsin kuljetus myöhästyi luotsista riippumattomasta syystä ja aluksen annettiin kulkea luotsipaikan ohitse kohti suoraan edessä olevaa matalikkoa. Luotsin päästyä laivaan kiireisessä orientoitumisvaiheessa tapahtui tutkakuvan virhetulkinta, ja jolloin alus ajoi matalikolle. Taus-talla oli luotsin kuljetuksen myöhästymisen, luotsipaikan siirto kauempaa väylältä varsin lähelle edessä olevaa matalikkoa, päälliköllä ei ollut yksityiskohtaista tietoa edessä olevan väylästä jne. Tässäkin tapauksessa ei nähdäkseni huomioitu luotsin osalta niitä (tausta)olosuhteita, joissa hän joutui suorittamaan luotsausta eikä myöskään päällikön ilmeisiä laiminlyöntejä aluksen ohjailussa. Luotsin kuljetuksen myöhästymisen jäi myös liian vähäiselle huomiolle.

Stadiongrachtin tapauksessa VTS:n osuutta arvioitaessa on noussut aika keskeiseksi kysymykseksi, olisiko VTS:n tullut antaa alukselle pysähtymiskäskeä luotsipaikan ohittamisen jälkeen, koska ilmoitusta luotsauksen alkamisesta ei ollut tullut. Ottamatta kantaa siihen voiko VTS tällaisen käskyn lakiin perustuen antaa, voitaneen todeta, että VTS:llä on velvollisuus ilmoittaa alukselle havaitsemastaan vaaratilanteesta. Jos VTS havaitsee, että alus on kulkemassa matalikkoa kohti, sillä on velvollisuus huomauttaa tästä. Vastaavaa ajatuskulkua seuraten voidaan kysyä, kun aluksen kulku luotsauspakon alaisella väylällä katsotaan synnyttävän ainakin abstraktin vaaramomentin, joka voi konkretisoitua, olisiko VTS:n tullut kiinnittää tähän huomiota samoin kuin tilanteessa jos aluksen edessä olisi ollut matalikko?

Luotsauspalvelun tuottaminen on siis monivaiheinen tapahtuma, jossa mm. luotsin kuljetus luotsattavaan alukseen ja sieltä pois on myös keskeinen tapahtuma. Siihen liittyy myös työnantajan mahdollinen ohjeistus alukseen nousun ja sieltä poistumisen osalta. Itse olen vuosien varrella vastuukysymysten selvittelyissä kiinnittänyt tähän huomiota ja miettinyt tulisiko työnantajan ylipäättään säädellä tätä tilannetta, joka riidatta tapahtuu työnantajan vastuun alaisena. Toisaalta alusten samoin kuin meren olosuhteet voivat vaihdella huomattavasti, joka puolestaan perustelee sitä, että nämä arvioinnit tapahtuvat kokemuseräisen tiedon ja taidon varassa, jota kokeneilla luotseille ja kutterimiehille on kertynyt ammatissaan. Kuitenkin kaikkeen

tähän tulisi olla käytettävissä riittävästi marginaalia eli aikaa.

Eräs merkittävä asia luotsien kannalta, joka liittyy Stadiongrachtinkin tapaukseen, on oikeudellisten selvittelyjen kesto. Tämä korostuu erityisesti silloin, jos luotsi henkilökohtaisesti joutuu syytetyksi tai mukaan korvausoikeudenkäynteihin. Tällä on havaittu olleen erittäin suuri merkitys ao. luotsin ammattitaidon tai sen ylläpidon kannalta. Henkisen paineen merkitystä, joka asiaan ja sen pohtimiseen liittyy, puhumattakaan peloista seuraamusten suhteen, ei ole syytä vähätellä. Olen tehtävieni hoidossa voinut havaita, että merkittävä apu tällaisten tapausten käsittelyssä on ollut heti onnettomuuden jälkeen suoritettu tapahtuman yksityiskohtainen ja analyttinen selvittely luotsin ja avustajan välillä. Tämä on ollut merkittävästi helpottamassa eri prosessien paineita. Tällöin



Varatuomari Ilmari Haapajoki on toiminut luotsien oikeudellisena avustajana aina 1980 luvulta alkaen ja osallistui useimpiin luotseja koskevien merionnettomuuksien selvittelyihin oikeudellisena avustajana. Hän avusti Luotsiliittoa myös muissa oikeudellisissa kysymyksissä ja osallistui luotsauslainsäädännön valmistelutyöhön viime vuosiin saakka.

Nykyisin luotsien oikeudellisena avustajana ja TES- asiantuntijana toimii varatuomari Heikki Meskanen YTY: stä.

on voitu heti selvittää ja käsitellä sellaiset kysymykset ”auki”, jotka mahdollisesti ajan kuluessa saattaisivat syystä tai toisesta muuttua ja sekoittaa tapauksen pohdiskelua entisestään. Tämän selvittelyn kirjaaminen ns. luotsin kirjalliseen selvitykseen on muodostanut tuen, jonka varassa on voitu toimia ja edetä käsiteltiin asiaa missä prosessissa tahansa. Toivon, että aikanaan alulle panemani menettely voisi jatkaa edelleenkin. Totean vielä, että asiaan liittynyt luotsi ei ole ollut Stadiongrachtin korvauskysymyksiä käsiteltäessä asianosaisen asemassa eikä mukana jutussa.

Stadiongrachtin onnettomuuden korvauskysymysten käsittely siis jatkuu ylemmissä oikeusasteissa. Tässä vaiheessa voimme siltä osin vain odottaa tuomioistuinten ratkaisua. Mahdollista jopa todennäköistä on, että 10 vuoden aika onnettomuudesta tulee täyteen ennen kuin lopullinen ratkaisu on saatavissa.

28.11.2009

Ilmari Haapajoki
Varatuomari, Espoo

NESTE
Ainoa suunta on eteenpäin

Kunniamerkit



Tasavallan presidentti on myöntänyt tänä itsenäisyyspäivänä Suomen Leijonan ansioristit kolmelle luotsille:

Jussi Keveri, Kotka

Lasse Lommi, Kotka

Jouni Rätty, Emäsalo

Lyhyesti

Merenkulkujärjestöjen edustajat, Luotsiliitto mukaan lukien kävivät perinteisellä kunniakäynnillä Merenkulkijoiden muistomerkillä 2. päivänä marraskuuta. Ursinin kalliolla sijaitsevalla muistomerkillä kunnioitettiin jälleen niitä, jotka ovat menehtyneet merillä. Puheen piti rovasti **Kauko Pursiainen** ja musiikista vastasi Mikaelin laulajat. Merenkulkujärjestöjen seppeleen laski rajavartiolaitos.

TT



Luotsiliiton toimisto muuttaa

Luotsiliiton toimisto muuttaa Pasilaan, Akavataloon 1.1.2020

Postiosoite:

Luotsiliitto ry

Rautatieläisenkatu 6

00520 Helsinki

(käyntiosoite kävelytasolta Kellosilta 6)

*Luotsiliitto ry sekä
Luotsi ja Majakka lehden toimitus
kiittävät kuluneesta vuodesta ja
toivottavat kaikille
hyvää joulua ja
onnellista uutta vuotta 2020*

*Lotsförbundet rf och
tidningen Lots och Fyr
tackar för det gångna året och
önskar alla en god jul och
ett lyckligt nytt år 2020*



Lots och Fyr Luotsi ja Majakka vuosikerta 73. årgång

Luotsi ja Majakka on kerran vuodessa ilmestyvä aikakauslehti, joka jaetaan mm. Luotsiliiton jäsenille ja eläkeläisluotsseille, merenkulun eri toimijoille, merenkulkujärjestöille, pohjoismaisille luotsiliitoille ja muille sidosryhmille. Painos on noin 600 kpl.

Vuodesta 2007 lähtien lehti on julkaistu myös verkossa. Se on luettavissa ilmaiseksi Luotsiliiton sivuilla www.luotsiliitto.fi.

Päätoimittaja / Chefredaktör
Tapio Tuomisto
Ankkurikatu 6
53300 Lappeenranta
040 061 2876
tapio.tuomisto@luotsiliitto.fi

Toimittajat / Redaktörer
Juha Sihvo, Antti Rautava,
Kaj Hahtonen
Käännös / Översättning
Saliven Gustavsson
Taitto / Lay-out
Kaisa Elomaa
Kirjapaino / Tryckeri
Lprint / Kirjapaino Seppo Oy



LUOTSILIITTO ry
LOTSFÖRBUNDET rf

Ankkurikatu 6
53300 Lappeenranta
040 739 9939
office@luotsiliitto.fi

Luotsiliiton hallitus / Lotsförbundets styrelse

Puheenjohtaja / Ordförande

Antti Rautava

Lappvikinkartanontie 127

10820 LAPPOHJA

antti.rautava@luotsiliitto.fi

Varapuheenjohtaja / Viceordförande

Kaj Hahtonen

Pääskytie 15 A 4

90650 OULU

040 3526017

kaj.hahtonen@luotsiliitto.fi

Mikko Myyrä

Ville Mattila

Ted Jarner

Teemu Patrakka

Juha-Pekka Heikkilä

Juha Sihvo

Päälouottamusmies / Huvudförtrundeman

Juha Sihvo

0400 925634

juha.sihvo@finnpilot.fi

Varapäälouottamusmies /

Vicehuvudförtrundeman

Teemu Alstela

teemu.alstela@finnpilot.fi

Toiminnanjohtaja / Verksamhetsledare

Tapio Tuomisto

tapio.tuomisto@luotsiliitto.fi

Luotsiliiton kotisivu / Lotsförbundets hemsida

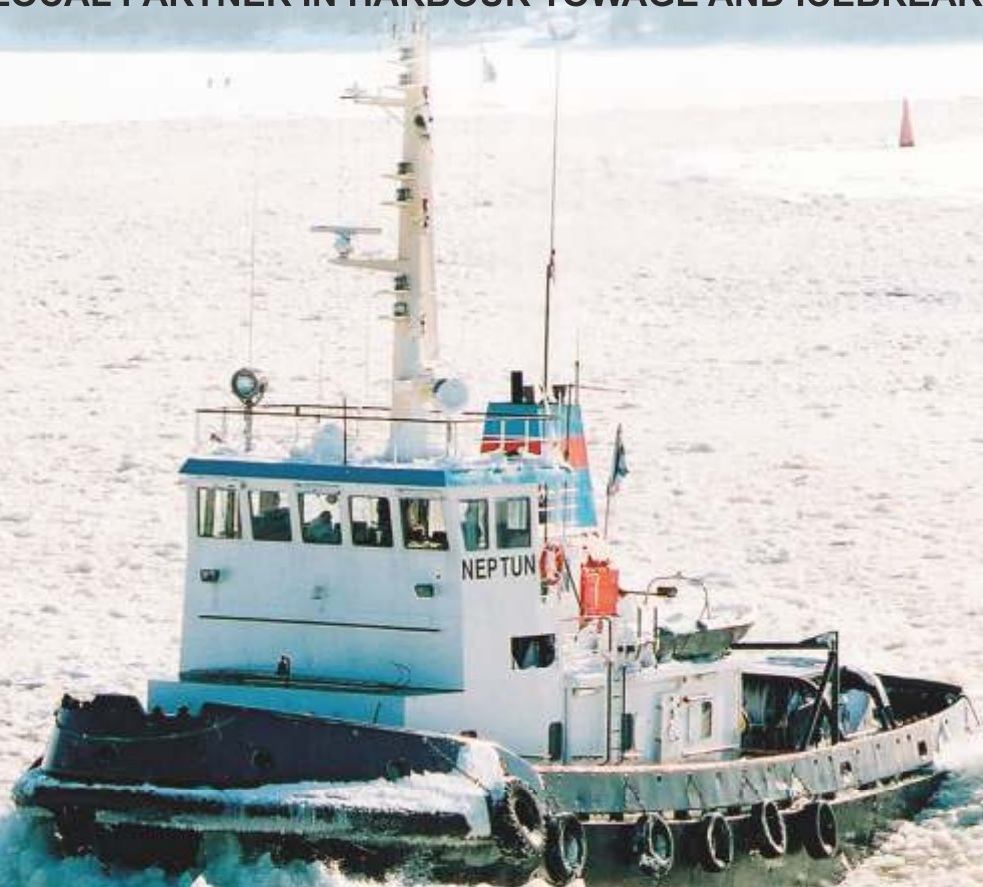
www.luotsiliitto.fi

Webmaster **Jouni Rätty**



ALFONS HÅKANS

YOUR LOCAL PARTNER IN HARBOUR TOWAGE AND ICEBREAKING



www.alfonshakans.com