

Sami Hihnala

RAUMAN SATAMAN ÖLJYNTORJUNTASUUNNITELMA

Merenkulun koulutusohjelma

Merikapteeni

2013

RAUMAN SATAMAN ÖLJYNTORJUNTASUUNNITELMA

Hihnala, Sami
Satakunnan ammattikorkeakoulu
Merenkulun koulutusohjelma
Lokakuu 2013
Ohjaaja: Koivisto, Heikki
Sivumäärä: 13
Liitteitä: 1

Asiasanat: öljyntorjuntasuunnitelma, turvallisuus, satama, lainsäädäntö

Tämän opinnäytetyön aiheena oli Rauman sataman öljyntorjuntasuunnitelman laatiminen. Tarkoituksena oli laatia sellainen suunnitelma, joka täyttäisi uudet lain asettamat vaatimukset. Öljyntorjuntasuunnitelman tulee olla riittävän selkeä, jotta siitä löytää nopeasti oleellisen tiedon. Sen tulee olla myös sähköisessä muodossa, jotta sitä on tulevaisuudessa helppo päivittää muuttuvien tietojen osalta.

Valmis öljyntorjuntasuunnitelma on liitteenä tämän opinnäytetyön lopussa. Sitä ennen olen yrittänyt kiteyttää sen tekemiseen liittyviä vaiheita. Sen tekemisessä on täytynyt ottaa huomioon eri lainsäädäntöä ja löytää niistä oleelliset asiat. Satama on halunnut myös vaikuttaa suunnitelman sisältöön ja ulkoasuun. Satakunnan pelastuslaitos on hyväksynyt lopullisen suunnitelman, joten heidän kanssaan on myös tehty yhteistyötä tässä projektissa.

Lopuksi olen kertonut, kuinka hyvin projektille annetut vaatimukset täyttyivät. Pyrin myös jakamaan omat kokemukseni tämän opinnäytetyön luomista haasteista ja niistä selviämisestä.

Valitsin tämän aiheen, koska tiesin valmiin työn tulevan hyötykäyttöön. Toivottavasti siitä on tulevaisuudessa hyötyä myös jollekin kolmannelle osapuolelle.

PORT OF RAUMA OIL SPILL RESPONSE PLAN

Hihnala, Sami
Satakunta University of Applied Sciences
Degree Programme in Maritime Management
October 2013
Supervisor: Koivisto, Heikki
Number of pages: 13
Appendices: 1

Keywords: Oil spill response plan, safety, port, legislation

The purpose of this thesis was to make an oil spill response plan for port of Rauma. The priority was to make a plan that correspond all the new requirements of the law. The oil spill response plan should be clear that everyone could find quickly all the relevant information. It should be also an electronic form so it's easier to update in the future.

The final form of the oil spill response plan is at the end of this thesis. I have also tried to written down different episodes during the producing process. It should be taken care of different legislation and found out all the relevant information. Port of Rauma has also some ideas for the content and outfit of the plan. Satakunta fire and rescue department agreed the final plan, so I also made co-operation with them at this project.

Finally I have written down how well the requirements of the project filled up. I tried to share my own experiences from all the challenges that this thesis created for me and how I survived those.

I chose this subject because I knew that it would become utilisation. I hope that in the future some third part also gets some benefit from my thesis.

SISÄLLYS

1 JOHDANTO	5
2 OPINNÄYTETYÖN LÄHTÖKOHDAT	6
2.1 Toimeksianto	6
2.2 Lähtökohdat	6
3 OPINNÄYTETYÖN TAVOITTEET	7
4 OPINNÄYTETYÖN SUUNNITTELU	8
4.1 Suunnittelun aloitus.....	8
4.2 Suunnittelun eteneminen	8
4.3 Projektin eteneminen.....	8
5 PROJEKTIN TOTEUTTAMINEN.....	10
6 PROJEKTIN ARVIOINTI JA PÄÄTTÄMINEN	12
LÄHTEET	13
LIITTEET	

1 JOHDANTO

Tämän päivän merenkulkua säätelevät vahvasti eri lait ja määräykset. Ne myös asettavat tiettyjä vaatimuksia alalla toimijoille. On osattava ottaa huomioon paljon erinäisiä asioita jokapäiväisessä työskentelyssä. Toiminnanharjoittajan on tunnettava häntä koskevien lakien ja määräysten eri pykälät ja toimittava niiden mukaan.

Nämä lait ja määräykset asettavat paljon rajoituksia ja aiheuttavat lisäkuluja yrityksille. Niiden perimmäinen tarkoitus on kuitenkin tehdä merenkulusta turvallista ja estää myös ulkopuolisille ihmisille ja ympäristölle aiheutuvat haitat.

Entisaikojen merenkulussa luotettiin vahvasti pelkkään osaamiseen. Oltiin tyytyväisiä, kun tiedettiin miehistön olevan kokenutta. Turvallisuus on noussut merenkulussa, kuten myös muualla koko ajan tärkeämpään rooliin. Siihen ollaan valmiita panostamaan jopa enemmän, kuin määräykset vaativat. Turvallisuudesta on noussut yksi markkinoita määräävistä tekijöistä myös merenkulussa.

Lisääntynyt turvallisuus on toki hyvä asia ja se on myötävaikuttanut varmasti positiivisesti meidän merenkulkijoiden tämän hetkiseen työhyvinvointiin ja –turvallisuuteen. Sen tuoma kilpailullinen vaikutus alaan aiheuttaa kuitenkin sen, että se lisää työtaakkaa varsinkin pienissä työyhteisöissä, kuten laivoilla.

Omat haasteensa antaa myös kaikkien määräysten tulkitseminen. IMO:lla (International Maritime Organization) on suuri määräysvalta merenkulussa. Sen lisäksi lippuvaltiolla on oma lainsäädäntönsä ja määräyksensä. Niiden lisäksi Suomen kuullessa Euroopan Unioniin, on senkin yhteinen lainsäädäntö huomioitava.

Oma opinnäytetyöni pohjautuu myös tähän turvallisuuden parantamiseen. Lisääntynyt turvallisuus ja sen tavoittelu on parantanut myös ympäristön huomioon ottamista. Merenkulkua halutaan harjoittaa ympäristöystävällisesti, siinä missä muutakin teollisuutta. Öljyntorjuntasuunnitelman lähtökohtana on ihmisille, omaisuudelle ja ympäristölle aiheutuvien mahdollisten haittojen eliminoiminen. Sitä laadittaessa mietitään myös mahdolliset onnettomuudet ja vahingot, joihin on varauduttava.

2 OPINNÄYTETYÖN LÄHTÖKOHDAT

2.1 Toimeksianto

Rauman satama oli jättänyt koulullemme pyynnön mahdollisesta opinnäytetyön teki- jästä. Opinnäytetyön tarkoituksena olisi tehdä uusi öljyntorjuntasuunnitelma satamal- le ja se on myös tämän opinnäytetyön liitteenä 1. Tankkilaivoilla työskenneltyäni jo kouluaikana koin aiheen mielenkiintoiseksi ja tieto siitä, että opinnäytetyö tulisi hyö- tykäyttöön, vahvisti asian omasta puolestani.

Ilmoitin koululle halukkuuteni tehdä kyseisen opinnäytetyön. Sopimus sataman kanssa opinnäytetyön tekemisestä heille vahvisti suunnitelmat. Tarvittavien paperei- den ollessa kunnossa päästiin suunnittelemaan itse öljyntorjuntasuunnitelmaa.

2.2 Lähtökohdat

Rauman satamalla oli jo ennestään öljyntorjuntasuunnitelma. Uuden öljyvahinkojen torjuntalain myötä vanha suunnitelma kaipasi kuitenkin päivitystä niin tietojen, kuin sisällön osalta.

Omat valmiudet uuden öljyntorjuntasuunnitelman laatimiselle perustuivat lähinnä muutamiin öljyntorjuntaharjoituksiin, joissa olin laivalla ollut mukana. Itse lainsää- däntö, johon koko suunnitelma pohjautuu, oli pääpiirteittäin tuttu. Siihen täytyisi siis perehtyä syvällisemmin, jotta kaikki pykälät tulisivat tutuiksi. Myös ympäristönsuo- jelulaissa on säädetty pykälä, joissa sivutaan öljyvahinkojen torjuntalakia. Ne ovat hiukan suurpiirteisempiä, kuten ensimmäisen luvun pilaantumisen torjuntavelvolli- suus: ”Jos toiminnasta aiheutuu tai uhkaa välittömästi aiheutua ympäristön pilaantu- mista, toiminnanharjoittajan on viipymättä ryhdyttävä tarpeellisiin toimenpiteisiin pilaantumisen ehkäisemiseksi tai jos pilaantumista on jo aiheutunut, sen rajoittami- seksi mahdollisimman vähäiseksi” (L 4.2.2000/86). Kaikki öljyntorjuntasuunnitel- man kannalta oleellinen täytyisi ottaa huomioon ja kyetä soveltamaan se järkevästi suunnitelman lopulliseen versioon.

3 OPINNÄYTETYÖN TAVOITTEET

Opinnäytetyön tärkeimpänä tavoitteena oli saada hyvä ja toimiva öljyntorjuntasuunnitelma Rauman satamalle. Siitä haluttiin tehdä selkeä ja sisällöltään kaikki vaatimukset täyttävä. Suunnitelmaa täytyy myös aika ajoin päivittää, joten muutosten tekeminen pitäisi olla yksinkertaista ja koko suunnitelman tulisi siitä syystä olla myös sähköisessä muodossa.

Sataman puolelta annettiin öljyntorjuntasuunnitelman pohjan suhteen varsin vapaat kädet. Laissakaan ei ole annettu suunnitelman suhteen muuta, kuin sisällöllisiä vaatimuksia. Öljyvahinkojen torjuntalain neljännessä luvussa on sanottu seuraavasti: ”Pääasiassa kauppamerenkulun käyttöön tarkoitetun sataman pitäjä ja muun rannikkoalueella miljoona litraa tai sitä enemmän öljyä tai muita haitallisia aineita varastoitavan laitoksen toiminnan harjoittaja on velvollinen laatimaan suunnitelman alueella sattuvan öljyvahingon ja aluskemikaalivahingon varalta” (L 29.12.2009/1673).

Selkeyden parantamiseksi satama halusi jonkin verran kuvia ja kaavioita suunnitelman liitteeksi. Niistä olisi tarkoitus saada mahdollisimman selkeitä ja helposti ymmärrettäviä. Tiedon määrä siis pitäisi saada pysymään maltillisena, jotta kuvasta löytää nopeasti tarvittavan tiedon.

4 OPINNÄYTETYÖN SUUNNITTELU

4.1 Suunnittelun aloitus

Projekti lähti liikkeelle siitä, että neuvoteltiin Rauman sataman kanssa heidän vaatimuksiaan öljyntorjuntasuunnitelmalle. Yhteysenkilö projektissa sataman puolelta oli liikenne- ja turvallisuuspäällikkö Esa Vuori, jonka kanssa käytiin tutustumassa satama-alueeseen ja suunnitelman kannalta oleellisiin kohteisiin. Sovittiin myös projektille pääpiirteistä aikataulua ja suuntaa sen sisältöön.

4.2 Suunnittelun eteneminen

Varsinaisen suunnittelun päätin aloittaa tutustumalla tarvittavaan lainsäädäntöön, joka loisi kuitenkin peruspohjan koko työlle. Etsin lainsäädännöstä kaikki öljyntorjuntasuunnitelmaa jollain tapaa koskevat pykälät, jotka lisättiin myös varsinaiseen suunnitelmaan. Suurin osa pykälistä on öljyvahinkojen torjuntalaista, jonka ensimmäisessä luvussa määritellään tavoitteista: ”Tämän lain tavoitteena on, että maa-alueilla tapahtuvien öljyvahinkojen ja aluksista aiheutuvien öljy- ja kemikaalivahinkojen torjuntaan varaudutaan asianmukaisesti. Mahdolliset vahingot torjutaan nopeasti ja tehokkaasti” (L 29.12.2009/1673). Lain puolesta vaadittavien tietojen perusteella lähdin hahmottamaan suunnitelmalle rakennetta.

4.3 Projektin eteneminen

Projektin eteneminen on ollut vaihtelevaa. Suurimmaksi haasteeksi itselleni muodostui se, ettei sille ollut varsinaista aikataulua. Satama tarvitsi uuden öljyntorjuntasuunnitelman vuoden 2012 loppuun mennessä, joka oli oikeastaan ainut kiinteä aikataulu.

Ennen öljyntorjuntasuunnitelman aloitusta en juuri ehtinyt valmistautua sen tekemiseen. Olin ollut syksyn töissä ja palaamassa tammikuussa kouluun. Kuulin mahdollisesta opinnäytetyön aiheesta ja tiedustelin sitä satamalta. He olivat antaneet sen jo koululle, joten eivät pystyneet lupaamaan sitä suoraan minulle. Olin yhteydessä koululle ja aihetta ei ollut vielä kukaan varannut, joten sain sen. Käytännön järjestelyt sain sovittua tammikuulle, ettei minun tarvinnut lähteä käymään Raumalla ennen koulun alkua.

Jälkeenpäin ajateltuna olisi saattanut olla hyödyllistä laatia tarkempi aikataulu projektille. Eri elämäntilanteet aiheuttivat sen, että eteneminen vaihteli paljon. Keväällä pyrin tekemään sitä koulun ohella, jolloin siihen ei luonnollisesti jäänyt niin paljon aikaa. Koulun loputtua sain vähän aikaa keskittyä paremmin suunnitelman tekoon, kunnes lähdin kesäkuussa töihin. Laivalta palasin vasta elokuussa. Onneksi olin saanut suunnitelman jo hyvään vaiheeseen keväällä, joten sain ensimmäisen valmiin version aika pian valmiiksi.

5 PROJEKTIN TOTEUTTAMINEN

Sopimukset opinnäytetyön tekemisestä kirjoitettiin tammikuussa 2012. Projekti eteni suunnitteluvaiheessa alkuvuoden ja ylimääräistä aikaa sen tekemiseen oli koulun ohella aika vähän. Alkuvuoden mittaan laitettiin sataman kanssa sähköposteja ja sovittiin suunnitelmaan tulevista tiedoista. Keväällä koulun loputtua pääsin keskittymään pelkästään öljyntorjuntasuunnitelman tekemiseen ja sen saikin aika hyvään vauhtiin. Projekti pysähtyi kesäkuussa, kun oli lähdettävä töihin laivalle. Vähäinen vapaa-aika ja muiden töiden paljous esti keskittymästä laivalla opinnäytetyöhön. Päätinkin suosiolla siirtää sen tekemistä syksymmälle.

Elokuun lopussa kotiuduin laivalta ja sain täydennettyä loput tiedot ensimmäiseen versioon öljyntorjuntasuunnitelmasta, jonka lähetin satamalle. Tässä vaiheessa projektia mukaan tuli myös Satakunnan pelastuslaitos, joka tulisi hyväksymään lopullisen öljyntorjuntasuunnitelman. Sataman liikenne- ja turvallisuuspäällikkö laittoi suunnitelman eteenpäin pelastuslaitokselle, josta saatiin heidän kommentit suunnitelmasta. He halusivat joitain muutoksia ulkoasuun ja muutaman liitteen lisää.

Tässä vaiheessa projektia oman hankaluutensa aiheutti se, että oli tavallaan kaksi toimeksiantajaa. Täytyi myös yrittää sovittaa kolmen eri osapuolen aikataulut yksiin. Ja välillä jouduin odottamaan kommentteja, koska pelastuslaitoksen projektista vastaava henkilö oli vapaalla.

Tein öljyntorjuntasuunnitelmaan tarvittavat muutokset ja se alkoi olla sisällöltään vaaditunlainen. Lokakuussa sovittiin liikenne- ja turvallisuuspäällikön kanssa, että tulen käymään satamassa ja suunnitellaan puuttuvia liitteitä yhdessä. Hahmoteltiin mahdollisia vaihtoehtoja ja sovittiin niiden sisällöstä. Sain myös tarvittavaa materiaalia niitä varten. Kun suunnitelman loput liitteet valmistuivat, lähetin ne liikenne- ja turvallisuuspäällikölle satamaan. Pelastuslaitos halusi vielä tehdä joitain muutoksia liitteisiin.

Sovittiin, että teen tarvittavat muutokset ja kokoonnutaan yhdessä satamaan käymään suunnitelmaa läpi. Kalenteri ehti jo marraskuun puolelle, kun vihdoin olimme tarkastelemassa suunnitelmaa satamassa. Tarkastelussa löytyi vielä muutamia muutettavia kohtia, jotka koskivat lähinnä ulkoasua. Tapaamisesta jäi kuitenkin hyvä mieli, koska molemmat osapuolet vaikuttivat tyytyväisiltä suunnitelmaan. Lähetin korjatun version suunnitelmasta muistaakseni jo seuraavana päivänä satamaan liikenne- ja turvallisuuspäällikölle. Hieno oli tunne, kun avasin sähköpostin, jossa todettiin suunnitelman olevan nyt valmis.

6 PROJEKTIN ARVIOINTI JA PÄÄTTÄMINEN

Tätä kappaletta aloittaessani alkaa vihdoinkin tuntua siltä, että tämän projektin saattaa saada lopulliseen päätökseen. Aikataulun osalta se on päässyt venymään suunniteltua pidemmäksi. Itse projektin lopputulokseen olen tyytyväinen.

Kuten jo raportin aiemmassa vaiheessa kävi ilmi, aikataulu osoittautui haasteellisimmaksi osaksi tätä projektia. Projekti lähti etenemään alun suunnitteluvaiheen jälkeen hyvin ja projektin lopullinen tuotos eli öljyntorjuntasuunnitelma valmistui sille annetun aikataulun mukaisesti. Omaksi tärkeimmäksi tavoitteekseni tälle projektille asetin sen, että suunnitelma täyttää sille asetetut vaatimukset. Oma tavoitteeni täyttyi, kun molemmat Rauman satama ja Satakunnan pelastuslaitos olivat tyytyväisiä siihen.

Suuremmaksi haasteeksi tuli tämän raportin kirjoittaminen. En oikein tiennyt, että mistä olisin lähtenyt siinä liikkeelle. Aikataulu sen kanssa venyi ja oli myös motivaation puute, koska ei ollut enää toista osapuolta, eikä varsinaista aikataulua. Työtä tehdään vain itseä varten. Sanoisinkin, että oman opinnäytetyöni suurin haaste on ollut minä itse. Onneksi itsensä osaa välillä yllättää ja huomata, kuinka hetken asiaan keskittymällä voi loputtomalta tuntuvan projektinkin joskus saada päätökseen.

Tässä vaiheessa haluan vielä esittää kiitokseni Rauman satamalle tästä opinnäytetyön aiheesta, joka omalta osaltaan mahdollistaa valmistumiseni. Esa Vuorelle kiitokset hyvästä ja sujuvasta yhteistyöstä koko projektin teon ajalta, sekä Satakunnan pelastuslaitoksen Ari Joelssonille, joka vastasi suunnitelman lopullisesta hyväksymisestä. Kiitos opinnäytetyön ohjaajalleni Heikki Koivistolle ja kaikille, jotka ovat kannustaneet minua saamaan tämän päätökseen.

LÄHTEET

Öljyvahinkojen torjuntalaki. 2009. L 29.12.2009/1673 muutoksineen.

Ympäristönsuojelulaki. 2000. L 4.2.2000/86 muutoksineen.



ÖLJYNTORJUNTASUUNNITELMA
Rauman Satama

Vahvistanut	Tarkastanut	Tiedoksi saanut
Rauman Satama ____.____.____	Satakunnan Pelastuslaitos ____.____.____	Lounais-Suomen ELY-keskus

SISÄLLYS

1	LAINSÄÄDÄNTÖ JA MÄÄRÄYKSET	4
1.1	Öljyvahinkojen torjuntalaki.....	4
1.2	Ympäristönsuojelulaki	6
2	RAUMAN SATAMA	8
2.1	Yleistä	8
2.2	Liikenne.....	8
2.2.1	Konttiterminaali.....	8
2.2.2	Ro-Ro ja Sto-Ro	8
2.2.3	Bulk.....	9
2.2.4	Nesteet.....	9
2.2.5	Lo-Lo	9
2.2.6	Laivakäynnit, säiliöalukset ja öljy-/kemikaalituotteiden määrät.....	10
3	TORJUNTAORGANISAATIO.....	10
3.1	Torjunnan järjestäminen (liite 2 ja liite 8).....	10
3.1.1	Torjunta maa-alueella tapahtuvassa öljyvahingossa.....	11
3.1.2	Torjunta merialueella tapahtuvassa öljyvahingossa (liite 5).....	11
3.1.3	Torjunta kemikaalivahingossa.....	11
3.2	Torjuntatilanteen johtaminen.....	12
3.3	Yhteistyö pelastuslaitoksen kanssa (liite 6).....	12
4	RISKIKOhteet.....	12
4.1	Satama-alueen vaaralliset kohteet (liite 3)	12
4.2	Sataman liikenteen aiheuttamat riskit	13
5	TORJUNTAKALUSTO JA TORJUNTAVALMIUS	13
5.1	Torjuntakalusto (liite 4).....	13
5.2	Koulutus ja harjoittelu.....	14
5.3	Torjuntajäte.....	14
6	TORJUNTASUUNNITELMA	14
6.1	Tarkistaminen	14
6.2	Säilytys	14
7	TIEDOTUS.....	15
	LÄHTEET	16

LIITTEET

LIITE 1 (Rauman sataman yleisjärjestyskartta)	17
LIITE 2 (torjuntaorganisaatio)	18
LIITE 3 (vaaralliset kohteet)	19
LIITE 4 (torjuntakalusto)	21
LIITE 5 (vaurioituneen aluksen puomitus)	22
LIITE 6 (sopimus öljyvahinkojen torjunnasta)	24
LIITE 7 (öljyntorjuntakontti – varusteluettelo).....	25
LIITE 8 (öljyvahingon hälytysohje)	27

1 LAINSÄÄDÄNTÖ JA MÄÄRÄYKSET

Tämän öljyntorjuntasuunnitelman sisältö pohjautuu valtion antamaan öljyvahinkojen torjuntalakiin (1673/2009) ja eduskunnan säätämään ympäristönsuojelulakiin (86/2000).

1.1 Öljyvahinkojen torjuntalaki

1 luku – Yleiset säännökset

1 §

Lain tavoite

Tämän lain tavoitteena on, että maa-alueilla tapahtuvien öljyvahinkojen ja aluksista aiheutuvien öljy- ja kemikaalivahinkojen torjuntaan varaudutaan asianmukaisesti. Mahdolliset vahingot torjutaan nopeasti ja tehokkaasti. Vahinkojen seuraukset korjataan niin, että ihmisille, omaisuudelle ja ympäristölle aiheutuvat haitat jäävät mahdollisimman vähäisiksi.

4 luku – Öljyn varastoijan ja sataman pitäjän velvollisuudet

16 §

Sataman ja laitoksen torjuntavalmius

Pääasiassa kauppamerenkulun käyttöön tarkoitettun sataman pitäjä ja muun rannikkoalueella miljoona litraa tai sitä enemmän öljyä tai muita haitallisia aineita varastoivan laitoksen toiminnan harjoittaja on velvollinen laatimaan suunnitelman alueella sattuvan öljyvahingon ja aluskemikaalivahingon varalta. Suunnitelmaa laadittaessa on kuultava alueen pelastustointa. Sataman pitäjän ja toiminnan harjoittajan on hankittava öljyvahinkojen ja aluskemikaalivahinkojen ehkäisemiseksi ja rajoittamiseksi tarpeellista kalustoa. Toiminnanharjoittajan tulee myös huolehtia siitä, että torjuntakaluston käyttäjiksi on saatavissa koulutettua henkilöstöä. Suunnitelma torjunnan järjestämisestä on viivytyksettä saatettava elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen ja alueen pelastustoimen tietoon.

Tarkemmat säännökset 1 momentissa tarkoitettusta suunnitelmasta ja tarvittavasta torjuntakalustosta annetaan valtioneuvoston asetuksella. Säännöksiä annettaessa otetaan huomioon sataman liikenteen ja erityisesti siellä käyvien säiliöalusten määrä ja muut öljyvahingon ja aluskemikaalivahingon vaaraan vaikuttavat seikat.

5 luku – Öljyvahingon ja aluskemikaalivahingon torjunta

17 §

Vahingosta ilmoittaminen ja ensitorjunta

Aluksen päällikön velvollisuudesta ilmoittaa alusöljy- ja aluskemikaalivahingosta sekä ryhtyä sellaisiin välittömiin torjuntatoimiin, joita häneltä voidaan kohtuudella vaatia, säädetään merenkulun ympäristönsuojelulain 11 luvun 1 ja 2 §:ssä.

Sen, jonka hallussa vahingon tai vahingon vaaran aiheuttanut öljy on, on ilmoitettava vahingosta tai sen uhasta hätäkeskukselle ja ryhdyttävä sellaisiin torjuntatoimiin, joita häneltä olosuhteisiin nähden voidaan kohtuudella vaatia.

Yleisestä ilmoittamis- ja toimimisvelvollisuudesta öljyn tai muun vahingollisen aineen aiheuttaman vahingon sattuessa tai vahingon vaaran uhatessa säädetään pelastuslain 28 §:ssä.

20 §

Velvollisuus osallistua torjuntaan

Jos öljyvahinko tai aluskemikaalivahinko, sen vaara tai vahingon leviämisen mahdollisuus on niin suuri, että torjuntaviranomaisen käytössä oleva henkilöstö tai kalusto ei riitä vahingon tehokkaaseen torjumiseen tai ehkäisyyn, torjuntaviranomaisella on oikeus määrätä sataman pitäjä, laitoksen haltija, öljyn varastoija tai muu, jolla on torjuntakalustoa tai niiden käyttöön perehtynyttä henkilöstöä, asettamaan nämä torjuntaviranomaisen käyttöön, jollei tästä aiheudu toiminnan harjoittajalle kohtuutonta haittaa.

21 §

Torjuntatöiden johtaminen

Öljyvahingon torjuntatöitä johtaa sen pelastustoimen alueen pelastusviranomainen, jossa vahinko tai vaaratilanne on saanut alkunsa, jollei 2 momentista muuta johdu taikka toisin sovita. Siihen saakka kunnes pelastusviranomainen ottaa toiminnan johtaakseen, torjuntatöitä voi johtaa muu pelastuslain 44 §:n 1 momentissa tarkoitettu pelastustoiminnan johtaja.

Alusöljyvahingon torjuntatöitä johtaa Suomen ympäristökeskuksen asettama torjuntatöiden johtaja, jos Suomen ympäristökeskus 5 §:n nojalla vastaa torjunnasta taikka on ottanut torjunnan vastuulleen. Aluskemikaalivahingon torjuntatöitä johtaa Suomen ympäristökeskuksen asettama torjuntatöiden johtaja. Tässä momentissa tarkoitettuja torjuntatöitä voi kuitenkin johtaa vahinkopaikalle saapunut alueen pelastustoimen tai muun torjuntaviranomaisen palveluksessa oleva henkilö siihen saakka, kun Suomen ympäristökeskuksen asettama torjuntatöiden johtaja ottaa johtovastuun itselleen.

Jälkitorjuntaa johtaa asianomaisen kunnan määräämä viranomainen. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus ohjaa ja sovittaa yhteen jälkitorjuntatöitä, jos torjunta ulottuu usean kunnan alueelle.

6 luku – Valvonta, hallintopakko ja muutoksenhaku

27 §

Valvonta

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus valvoo 12, 15 ja 16 §:ssä tarkoitettujen torjuntasuunnitelmien laatimista, suunnitelmien mukaisen kaluston hankintaa ja sitä, että torjuntakaluston käyttöön on saatavilla tarvittava henkilöstö. Alueen pelastustoimen tehtävänä on tarkastaa, että 14–16 §:ssä tarkoitetun toiminnan harjoittajalla on suunnitelman mukainen kalusto ja torjuntavalmius sekä ilmoittaa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle mahdollisesti havaitsemistaan puutteista.

1.2 Ympäristönsuojelulaki

1 luku – Yleiset säännökset

5 §

Yleiset velvollisuudet

Toiminnanharjoittajan on oltava riittävästi selvillä toimintansa ympäristövaikutuksista, ympäristöriskeistä ja haitallisten vaikutusten vähentämismahdollisuuksista (*selvillääolovelvollisuus*).

Jos toiminnasta aiheutuu tai uhkaa välittömästi aiheutua ympäristön pilaantumista, toiminnanharjoittajan on viipymättä ryhdyttävä tarpeellisiin toimenpiteisiin pilaantumisen ehkäisemiseksi tai jos pilaantumista on jo aiheutunut, sen rajoittamiseksi mahdollisimman vähäiseksi (*pilaantumisen torjuntavelvollisuus*).

Ympäristön pilaantumisen vaaraa aiheuttavassa toiminnassa on lisäksi noudatettava jätelain säädettyjä yleisiä velvollisuuksia ja periaatteita.

7 §

Maaperän pilaamiskielto

Maahan ei saa jättää tai päästää jätettä tai muuta ainetta taikka organismeja tai mikro-organismeja siten, että seurauksena on sellainen maaperän laadun huononeminen, josta voi aiheutua vaaraa tai haittaa terveydelle tai ympäristölle, viihtyisyyden melkoista vähentymistä tai muu niihin verrattava yleisen tai yksityisen edun loukkaus (*maaperän pilaamiskielto*).

10 luku – Ilmoitukset eräissä tilanteissa ja toiminnan rekisteröinti

62 §

Poikkeukselliset tilanteet

Jos onnettomuudesta, tuotantohäiriöstä, rakennelman tai laitteen purkamisesta tai muusta niihin rinnastettavasta syystä aiheutuu päästöjä tai syntyy jätettä siten, että siitä voi aiheutua välitöntä ja ilmeistä ympäristön pilaantumisen vaaraa tai jätteen määrän tai ominaisuuksien vuoksi erityisiä toimia jätehuollossa, on toiminnasta vastaavan tai jätteen haltijan ilmoitettava tapahtuneesta viipymättä valvontaviranomaiselle.

Jos muusta kuin 1 momentissa tarkoitettusta, toiminnasta riippumattomasta ja ennalta arvaamattomasta syystä aiheutuu odottamaton tilanne, jonka vuoksi lupamääräystä ei voida tilapäisesti noudattaa, toiminnanharjoittajan on ilmoitettava asiasta valvontaviranomaiselle.

12 luku – Pilaantuneen maaperän ja pohjaveden puhdistaminen

75 §

Maaperän ja pohjaveden puhdistamisvelvollisuus

Se, jonka toiminnasta on aiheutunut maaperän tai pohjaveden pilaantumista, on velvollinen puhdistamaan maaperän ja pohjaveden siihen tilaan, ettei siitä voi aiheutua terveyshaittaa eikä haittaa tai vaaraa ympäristölle.

Jos maaperän pilaantumisen aiheuttajaa ei saada selville tai tavoiteta taikka tätä ei saada täyttämään puhdistamisvelvollisuuttaan ja jos pilaantuminen on tapahtunut alueen haltijan suostumuksella tai tämä on tiennyt tai tämän olisi pitänyt tietää alueen kunto sitä hankkiessaan, on alueen haltijan puhdistettava alueen maaperä siltä osin kuin se ei ole ilmeisen kohtuutonta. Alueen haltija vastaa samoin edellytyksin myös pilaantuneen pohjaveden puhdistamisesta, jos pilaantuminen on johtunut alueen maaperän pilaantumisesta.

Siltä osin kuin pilaantuneen alueen haltijaa ei voida velvoittaa puhdistamaan pilaantunutta maaperää, on kunnan selvítettävä maaperän puhdistamistarve ja puhdistettava maaperä.

Ks. pilaamiskielloista 7 ja 8 § ja pilaantuneen alueen selontekovelvollisuudesta 104 §. Ks. myös L öljysuojarahastosta.

76 §

Ilmoitusvelvollisuus

Jos maahan tai pohjaveteen on päässyt ainetta, joka saattaa aiheuttaa pilaantumista, on aiheuttajan välittömästi ilmoitettava siitä valvontaviranomaiselle.

2 RAUMAN SATAMA

2.1 Yleistä

Rauman Satama (liite 1) on Rauman kaupungin liikelaitos. Satama käsitteli vuonna 2011 yhteensä 6,1 miljoonaa tonnia tavaraa, josta 4,9 miljoonaa tonnia oli kappaletavaraa, 0,9 miljoonaa tonnia kuivaa irtotavaraa ja 0,3 miljoonaa tonnia nesteitä. Konttiliikenne oli noin 223 000 TEU:ta. Asiakaskunta koostuu pääosin teollisuudesta, huolintaliikkeistä ja laivanvarustamoista.

Rauman Sataman rooli on määritetty kaupungin toimesta satamajärjestyksessä, johtosäännössä, toimintasäännössä ja palveluhinnastossa. Rauman Satama ylläpitää sertifioitua toimintajärjestelmää, joka täyttää ISO 9001, ISO 14001 ja OHSAS 18100 standardien vaatimukset.

2.2 Liikenne

2.2.1 Konttiterminaali

Rauman Satamassa käsitellään kontteja noin 14 hehtaarin kokoisella konttiterminaalialueella. Konttiterminaalia operoi Rauma Stevedoring Ltd ja konttien käsittelyyn on käytettävissä yksi aluspaikka, yksi pukkinosturi, neljä mobiilinosturia, neljä TwinLift-tarrainta, 13 kurottajaa, neljä kontin siirtäjää ja 16 kontinsiirtovaunua.

2.2.2 Ro-Ro ja Sto-Ro

Rauman Sataman Ro-Ro ja Sto-Ro – liikenne on keskittynyt Hakunin satamanosaan, josta viedään vuosittain yli 2,5 miljoonaa tonnia paperia ja kartonkia lähinnä Eurooppaan ja Yhdysvaltoihin. Liikenteen käytössä on seitsemän peräporttipaikkaa, neljä mobiilinosturia ja runsaasti katettua varastotilaa.

2.2.3 Bulk

Rauman Sataman kuivat irtolastit käsitellään Petäjäksi satamanosassa. Petäjäksi sijaitsevat Suomen Viljavan operoimat viljasiilot kuljettimiseen, sekä Rauma Stevedoring Ltd:n kaoliinin tuontivarastot ja Basf CC Finland ja Chemec Oy:n kaoliinin liettämöt. Petäjäksi on käytössä kolme aluspaikkaa, kaksi kiinteää nivelpuominosturia, bulk-varastot, viljasiilot ja viljan purkain/lastain kuljettimiseen.

2.2.4 Nesteet

Rauman Sataman nesteliikennettä palvelee kahdessa terminaalissa; pohjoisessa Kemikaalisatamassa ja eteläisessä Öljysatamassa. Tuotteet vaihtelevat öljytuotteista aina erikoiskemikaaleihin ja palvelut varastoinnista yksiköintiin. Nesteitä käsittelee Rauman Satamassa Baltic Tank Ltd, Rauma Terminal Services Oy, Forlogistics Oy ja Kiilto Oy. Käytössä on kolme aluspaikkaa tankkereille, sekä suljetut käsittely- ja varastointialueet.

2.2.5 Lo-Lo

Rauman Sataman perinteinen Lo-Lo – liikenne koostuu pääasiassa sellun, sahatavaran ja raakapuun käsittelystä. Lo-Lo – liikenne on sijoittunut Laitsaaren, sekä Keskuslaiturin alueelle ja palveluita tuottaa Rauma Stevedoring Ltd. Lo-Lo – lastien käsittelyyn on viisi aluspaikkaa, kaksi mobiilinosturia, neljä automaattista sellutarrainta ja runsaasti varastotilaa.

2.2.6 Laivakäynnit, säiliöalukset ja öljy-/kemikaalituotteiden määrät

Vuosi	Laivakäynnit (kpl)	Säiliöalukset (kpl)	Öljytuotteet (tn)	Kemikaalit (tn)
2004	1323	74	2387	206 021
2005	1410	72	26 798	172 251
2006	1528	69	39 060	148 140
2007	1586	70	47 125	257 799
2008	1724	60	31 958	308 358
2009	1222	39	30 816	250 520
2010	1296	47	13 253	256 027
2011	1464	49	36 315	290 817

3 TORJUNTAORGANISAATIO

3.1 Torjunnan järjestäminen (liite 2 ja liite 8)

Rauman Sataman oma henkilökunta (torjuntaorganisaatio liitteessä 2) aloittaa torjuntatyöt. Siihen käytetään henkilöstöä tarvittava määrä tilanteen mukaan (hälytysohje liitteessä 8) ja tarvittaessa kutsutaan lisää henkilökuntaa vapaalla olevasta työvuorosta. Öljyvahingon laajuudesta ja vakavuudesta riippuen hälytetään tarvittaessa pelastuslaitos apuun. Jokaisesta öljyvahingosta tulee kuitenkin ilmoittaa pelastuslaitokselle. Tapahtuneesta informoidaan myös satamavalvontaan, joka välittää tiedon eteenpäin tarvittaville henkilöille. Sataman henkilökunta toimii yhteistyössä pelastuslaitoksen kanssa avustaen torjuntatoimissa, liikenteen ohjauksessa ja alueen eristämisessä tarpeen vaatimalla tavalla.

3.1.1 Torjunta maa-alueella tapahtuvassa öljyvahingossa

Öljyvahingon havaitsija aloittaa tarvittavat toimenpiteet (liite 8). Hän hälyttää tarpeen vaatiessa lisää henkilökuntaa avuksi ja ilmoittaa tapahtuneesta satamavalvontaan. Henkilö varmistuu siitä, että alkutorjuntatyöt aloitetaan. Tukitaan mahdollinen vuoto ja rajataan alue, ettei öljy pääse leviämään muualle. Kerätään maahan valunut öljy tarvittavilla välineillä ja hävitetään jätehuoltosuunnitelman mukaisesti. Suuremmassa öljyvahingossa hälytetään myös pelastuslaitos avuksi.

3.1.2 Torjunta merialueella tapahtuvassa öljyvahingossa (liite 5)

Öljyntorjunnasta merellä toiminta-alueilla I ja II vastaa pelastuslaitos, joten yleensä heidät joudutaan hälyttämään avuksi. Tärkeää on saada rajattua tarvittavilla välineillä mereen vuotanut öljy ja estämään siten sen leviäminen. Vallitsevat keliolosuhteet voivat vaikeuttaa torjuntatyötä merkittävästi.

Mikäli merialueella tapahtunut öljyvahinko on johtunut aluksesta, voidaan vuoto rajata puomittamalla alus (liite 5). Alus voidaan mahdollisuuksien mukaan puomitaa omalle laituripaikalle, jos se on purkamassa/lastaamassa. Alus voidaan myös hinata tai ajaa väylän ulkopuolelle ja puomitaa siten, että muun laivaliikenteen on mahdollista se turvallisesti ohittaa. Tällöin on varmistuttava myös aluksen omasta turvallisuudesta ja otettava huomioon keliolosuhteet. Edellä mainittuja puomituksia sovelletaan kulloisenkin tilanteen ja olosuhteiden mukaan.

3.1.3 Torjunta kemikaalivahingossa

Torjuntatyö kemikaalivahingossa suoritetaan kuten öljyvahingossa. Käytetään samaa torjuntakalustoa ja menetelmiä. Erityistä huomiota tulee kiinnittää kemikaalin/kemikaalien kemiallisiin ominaisuuksiin ja ottaa huomioon niiden vaikutukset ihmisiin ja ympäristöön. Tulee myös varmistua siitä, että kaikki torjuntatyössä mukana olevat henkilöt ovat tietoisia näistä mahdollisista vaaroista. Tehdään ilmoitus hätäkeskukseen, mikäli vaaraa saattaa aiheutua myös ulkopuolisille.

3.2 Torjuntatilanteen johtaminen

Onnettomuustilanteessa ensimmäisenä paikalle tullut henkilö vastaa tilanteen johtamisesta. Oman harkintansa ja tilanteen vaativan vakavuuden perusteella hän voi siirtää tilanteen johtamisen sataman liikenne- ja turvallisuuspäällikölle. Sataman liikenne- ja turvallisuuspäällikkö johtaa torjuntatilannetta, kunnes Satakunnan pelastuslaitoksen yksikkö/yksiköt saapuvat paikalle ja he ottavat tilanteen johtaakseen.

Torjuntatöiden kasvaessa kohtuuttoman suuriksi Satakunnan pelastuslaitokselle, voi Suomen ympäristökeskus ottaa ne hoitaakseen ja asettaa torjuntatöiden johtajan.

3.3 Yhteistyö pelastuslaitoksen kanssa (liite 6)

Rauman Satamalla on sopimus Satakunnan pelastuslaitoksen kanssa (liite 6) öljyvahinkojen torjumisesta satama-alueella. Siinä on määritelty vastuut öljyvahinkojen torjuntatöistä, torjuntatöiden kustannuksista ja ulkopuolisen työvoiman käytöstä torjuntatyössä. Sopimuksessa on määritelty myös torjuntakaluston ja öljyntorjuntasuunnitelman sijainti.

4 RISKIKOhteet

4.1 Satama-alueen vaaralliset kohteet (liite 3)

Rauman Satamassa öljy- ja kemikaalituotteita käsitellään kahdessa terminaalissa: Kemikaalisatamassa ja Öljysatamassa. Molempien vuosittaiset tuonti/vienti määrät ovat kuitenkin niin pieniä verrattuna koko satama-alueen tavaraliikenteeseen, etteivät ne aseta lisävaatimuksia torjuntavalmiudelle.

Torjuntatöissä erityistä huomiota on otettava Rauman saariston Natura 2000–alueen, sekä Katav–Saukon ja Kaurasen saaren välissä olevien luonnonsuojelulain perusteella rauhoitettujen saarien säilymisestä luonnonmukaisessa tilassa.

4.2 Sataman liikenteen aiheuttamat riskit

Rauman Sataman liikenteenohjaus ja kulunvalvonta huolehtivat alueen turvallisesta liikennöinnistä. Satamassa liikennöivien säiliöalusten määrä on suhteellisen pieni verrattuna koko vuotuisen alusliikenteeseen, kuten aiemmin esitetystä taulukosta (2.2.6) nähdään. Liikenteestä ei aiheudu normaalista poikkeavaa lisäriskiä, joka vaikuttaisi torjuntavalmiuden perustasoon.

5 TORJUNTAKALUSTO JA TORJUNTAVALMIUS

5.1 Torjuntakalusto (liite 4)

Rauman Satamalla on torjuntaa varten imeytysainetta, imeytysmattoa ja öljyntorjuntapuomia. Imeytysainetta löytyy sataman ajoneuvoista. Sataman varikolla on nopeasti mukaan otettava laatikko, joka sisältää imeytysainetta ja imeytysmattoa. Öljyntorjuntapuomia (900 mm) on 600 metriä ja se on sijoitettu konttiin, joka on pelastuslaitoksen varikolla Suojan sataman alueella. Puomia käytetään pelastuslaitoksen johdolla ja ohjeistuksella. Torjuntakaluston sijainnit on merkitty liitteenä olevaan sataman karttaan (liite 4).

Sataman henkilökunta huolehtii imeytysaineen ja -maton varastomäärästä, sekä niiden pysymisestä käyttökelpoisessa kunnossa. Mikäli niiden kunnossa tai määrässä havaitaan puutteita, on niitä välittömästi tilattava lisää. Pelastuslaitos huolehtii öljyntorjuntapuomin kunnosta ja käyttövalmiudesta.

5.2 Koulutus ja harjoittelu

Sataman henkilökunta osallistuu erikseen sovitulla tavalla pelastuslaitoksen kanssa yhteistyössä järjestettäviin harjoituksiin, joissa tutustutaan ja harjoitellaan torjuntakaluston käyttöä. Koska torjunnasta on tehty sopimus pelastuslaitoksen kanssa, riittää että sataman henkilökunta osaa toiminnan pienissä öljyntorjuntatehtävissä, tietää oman kalustonsa sijainnin ja hallitsee sen käytön. Tarvittaessa voidaan järjestää erillistä koulutusta sataman henkilökunnalle.

5.3 Torjuntajäte

Vahingontorjunnan yhteydessä syntyvä jäte käsitellään Rauman Sataman jätehuoltosuunnitelman mukaisesti.

6 TORJUNTASUUNNITELMA

6.1 Tarkistaminen

Öljyntorjuntalain 16 §:ssä tarkoitettu sataman toiminnanharjoittajan sekä öljyn varastoijan on huolehdittava siitä, että suunnitelma vastaa kulloinkin vallitsevia olosuhteita. Suunnitelman muutos on viivytyksettä saatettava alueellisen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen ja alueen pelastustoimen tietoon.

6.2 Säilytys

Rauman Satama säilyttää yhtä kappaletta vahvistetusta öljyntorjuntasuunnitelmastaan sataman pääportilla.

7 TIEDOTUS

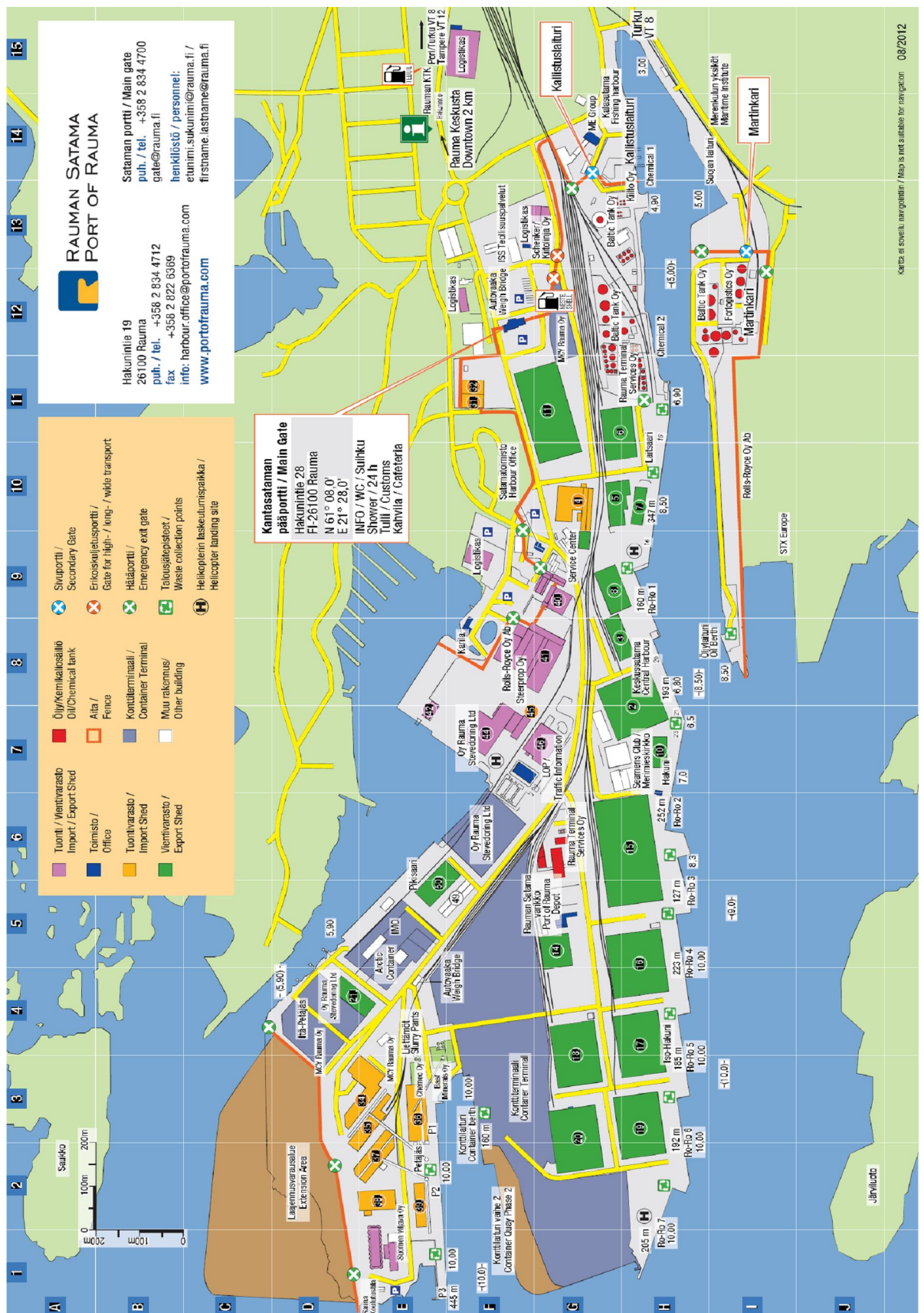
Tiedotus öljyvahingosta tehdään Rauman Sataman toimintajärjestelmän mukaisesti.

LÄHTEET

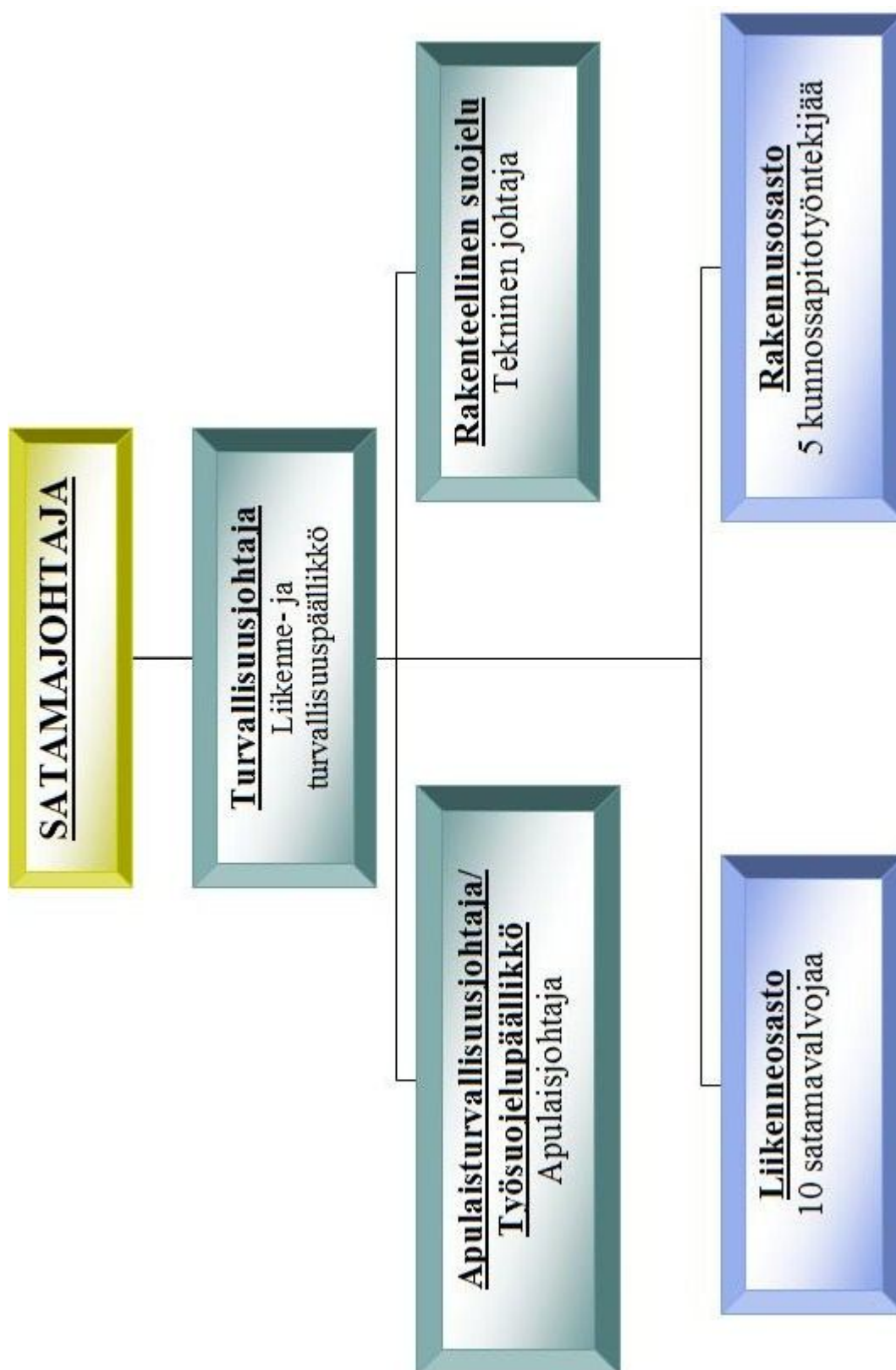
Öljyvahinkojen torjuntalaki. 2009. L 29.12.2009/1673 muutoksineen.

Ympäristönsuojelulaki. 2000. L 4.2.2000/86 muutoksineen.

RAUMAN SATAMAN YLEISJÄRJESTYSKARTTA



TORJUNTAORGANISAATIO



VAARALLISET KOHTEET

LIITE 3



7

6

5

4

3

2

1

TB

UPM

08/2012

Kahtasataman pääportti / Main Gate for navigation

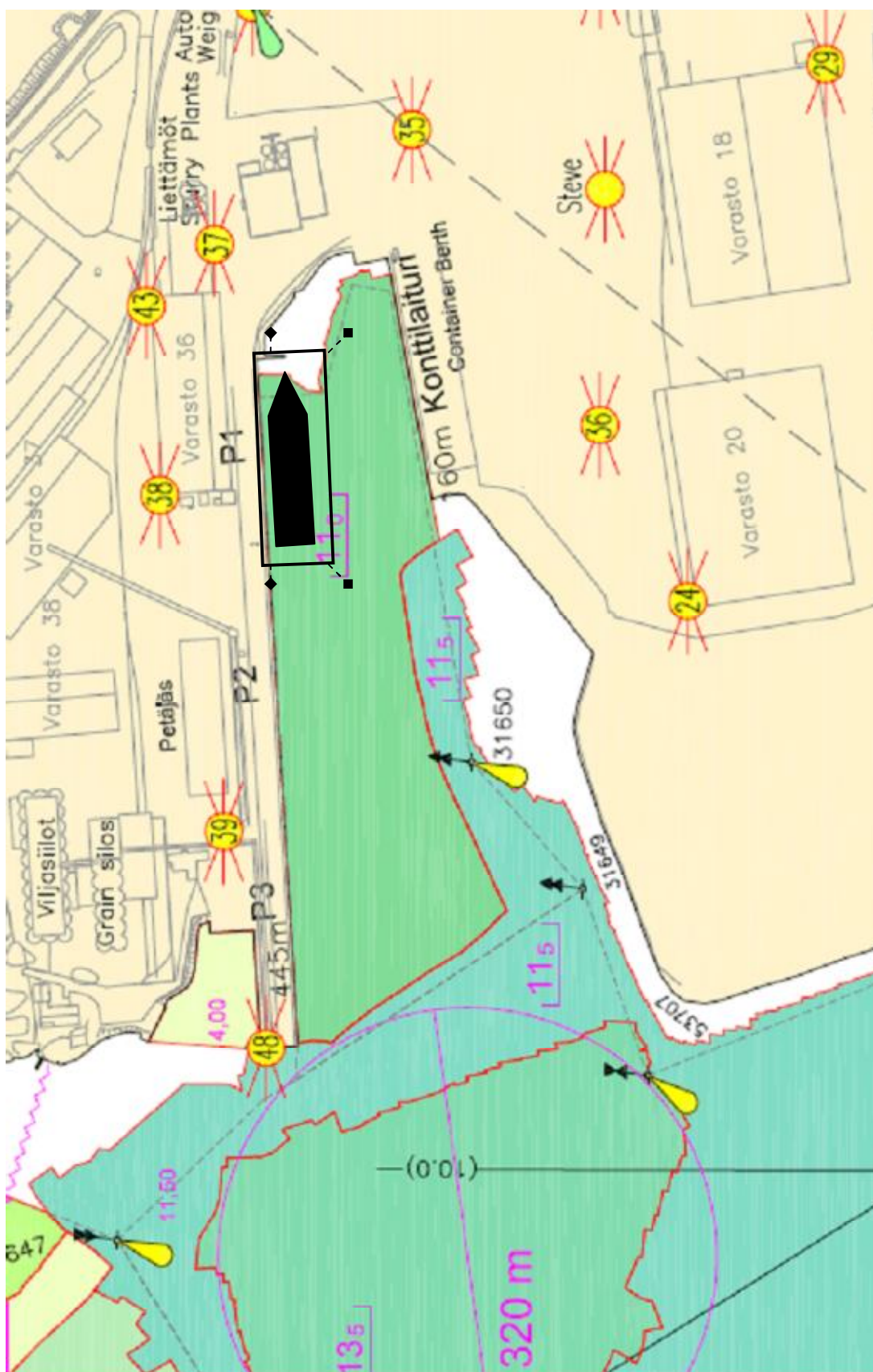
TORJUNTAKALUSTO



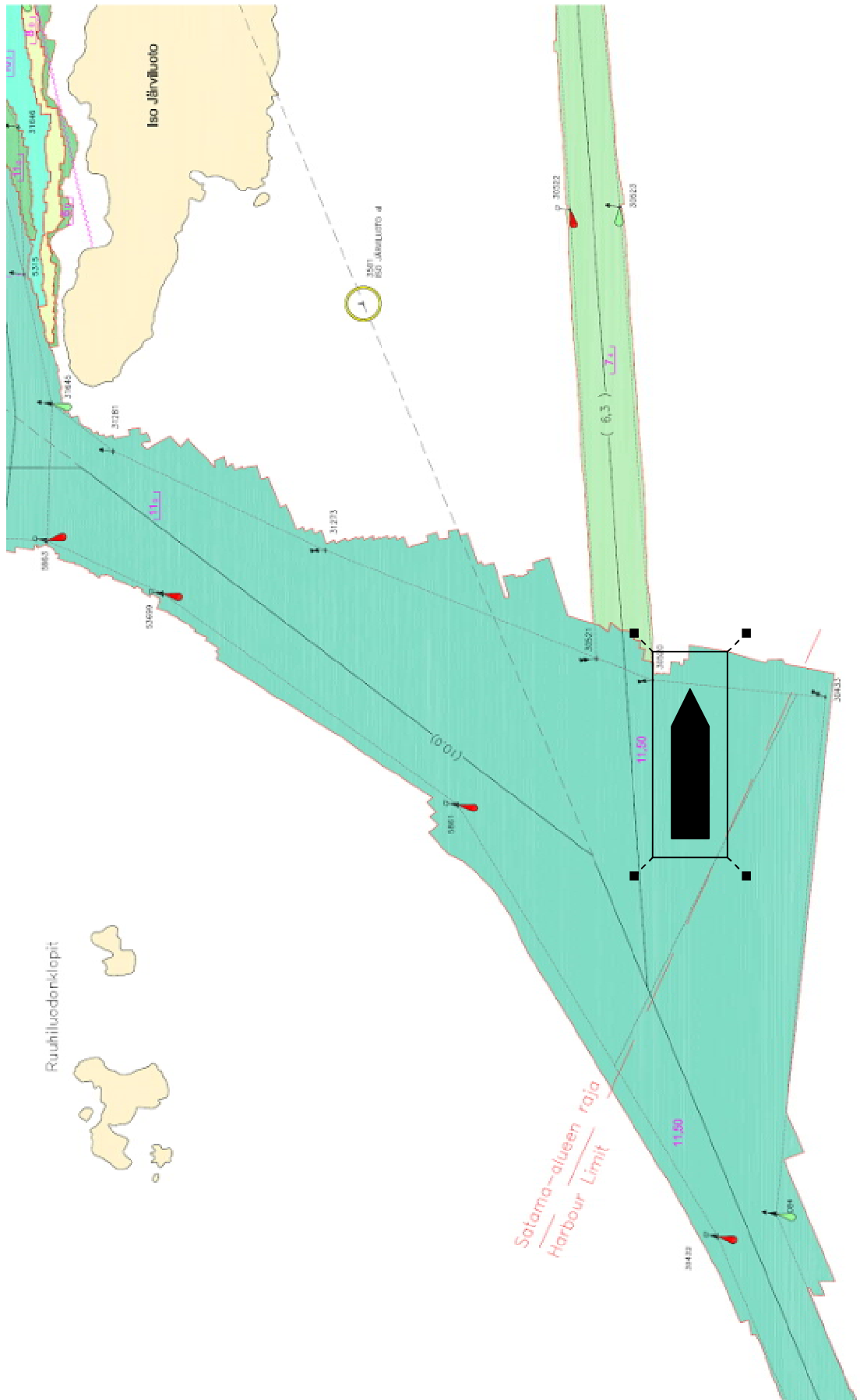
- Rauman Sataman varikko:
- öljyntorjuntalaatikko
 - imeytysainetta
 - imeytysmattoa

- Pelastuslaitoksen varikko (Suojan satama):
- Öljyntorjuntakontti
 - (öljyntorjuntapuomi tarvikkeineen (tarkempi erittely liitteessä 7))

VAURIOITUNEEN ALUKSEN PUOMITUS (LAITURISSA)



VAURIOITUNEEN ALUKSEN PUOMITUS (ANKKURISSA)





ÖLJYNTORJUNTAKONTTI – Varusteluettelo

ÖLJYNTORJUNTAKONTTI – kontin kuvaus

- Merikontti 20'
- Siirtolavakiskoilla, vetokoukulla, nostokoukulla ja kahdella lev.600mm ja halk.200mm maahanlaskurullalla
- Kontin takaosa ja toinen sivu avattavia
- Konttiin kiinnitetyt kiskot puomin ripustusta varten (puomi selvitetään takaovesta ulos)
- Kontin lattiaan 10 kpl kiinnitysrenkaita tasaisin välein varusteiden kiinnitystä varten
- Venttiilejä (4kpl) kontin ilmastointia varten
- Takaovesta levitettävä oven levyinen suojaressu (pituus 10 m) ulos vedettävän öljyntorjuntapuomin suojaksi maata vasten
- Kontin tulee kestää tässä tarjouksessa vaaditussa varustuksessa nosto ja lasku vetokoukulla, vetovaijereilla tai nostolenkeistä nostamalla
- Kontin maalauksen tulee kestää ulko-varastointi merioloissa
- Kontin kyljissä teksti 200mm : Rauman Satama
Öljypuomia 600m

teksti 100mm : Korkeus 900mm

Kontti väriltään: tumman vihreä

Teksti väriltään: valkoinen

ÖLJYNTORJUNTAPUOMI – puomin kuvaus

- **Puomi 600 m**
- **Puomin korkeus 900 mm**
- Puomi varustettu kiinnikkeillä puomien ripustusta varten
- Kiinnitinten tulee olla yhteensopivat SYKE:n käyttämien kanssa
- Puomi varustettava ASTM – liittimin (liitin 50–60 m välein)
- Puomi **varustettu lampputaskuilla**
- Puomissa **ankkurointikiinnitykset päissä ja 20m välein**
- Väliankkurointi ei saa kaataa puomia
- **Vetopäät 4 kpl**
- Puomin on tultava helposti ulos peräovesta vetämällä
- Puomin **materiaali PVC**
- Puomin materiaalista, mekaanisesta kestosta ja säänkestosta on annettava selvitys



ANKKUROINTIKALUSTO

- **Rengasankkurit, 10 kpl**
 - min 25 kg varustettuna 5m ketjulla ja sakkeilla sekä karbidiaalla
- **Pojjut oranssi: 10 kpl**
 - vähintään 600 mm halkaisija varustettuna 100mm kiinnitysrenkaalla
- **Köysipaketteja:** (venekäyttöön tarkoitettuja)
 - **15 kpl muoviputkeen pakattuna a 40m halk. 18 mm**
 - **15 kpl muoviputkeen pakattuna a 15 m halk 18 mm**
 - Köysien molemmissa päissä tulee olla metallivahvisteiset silmukat (koussit), joissa sakkeilla kiinnitetyt karbidiaat
 - Karbidihakojen jousineen tulee toimia merivedessä
- **Kahdella kelalla yht 400 m halk 12 mm köyttä**
- **Poijuja oranssi 10 kpl halkaisija 200mm**
- **Puomilamppuja ja merkkilippuja 5 kpl**
- Osien tulee olla yhteensopivia siten, että osat sopivat seuraavasti yhteen:
Ankkuri – ketju – 40 m köysi – 600mm poiju – 15 m köysi – puomin ankkurointirengas

ÖLJYVAHINGON HÄLYTYSOHJE

Öljyvahingot

1. Aiheuttaja soittaa itse 112 ja aloittaa torjunnan.
Sataman portti saa tiedon tapahtumasta pelastuslaitoksen yksiköiltä.
Satamavalvoja lähtee oppaaksi kohteeseen.

Öljyhavainnot

1. Satamavalvoja käy tarkastamassa kiireettömän tilanteen ja tekee päätöksen öljyn torjumisesta omin voimin (pienet onnettomuudet maissa).
2. Torjuntapyyntö pelastuslaitokselle aina 112 kautta.
3. Sataman portti ilmoittaa meressä olevasta öljystä Meripelastuskeskus Turkuun (02041001).
4. Sataman portti hälyttää tarvittaessa sataman oman organisaation.
5. Tilannetta johtaa pelastusviranomaisen neuvonantajanaan sataman edustaja.
6. Pelastusviranomaisen on tarvittaessa yhteydessä SYKE päivystäjään (0400319390).