

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU
Merenkulun koulutusohjelma / merenkulun insinööri

Mikko Sippola

ISM–TURVALLISUUSJOHTAMISJÄRJESTELMÄ VARTIOVENE 55 -
ALUKSELLE

Opinnäytetyö 2014

TIIVISTELMÄ

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU

Merenkulun koulutusohjelma

SIPPOLA, MIKKO

ISM-turvallisuusjohtamisjärjestelmä Vartiovene 55 –
alukselle

Insinööriyö

69 sivua

Työn ohjaaja

Koulutuspäällikkö Timo Alava

Toimeksiantaja

Wave and Soul Cruises Oy

Huhtikuu 2013

Avainsanat

ISM-koodi, turvallisuusjohtamisjärjestelmä

Opinnäytetyö toteutettiin Wave and Soul Cruises Oy:n toimeksiannosta. Tavoitteena on tuottaa varustamon omistamalle Vartiovene 55 -nimiselle alukselle kansainvälistä ISM-koodia mukaileva turvallisuusjohtamiskäsikirja. Tutkimusongelmana on, millainen on pienen varustamon käytännön tarpeisiin soveltuva turvallisuusjohtamisjärjestelmä?

Kansainväliseen SOLAS-yleissopimukseen liitettyä ISM-koodin mukaista turvallisuusjohtamisjärjestelmää ei vaadita non-SOLAS-alukseksi katsastetulta Vartiovene 55:ltä (TraFi 2014). Turvallisuusjohtamisjärjestelmän luominen on kuitenkin suositeltavaa alusturvallisuuden parantamiseksi. Järjestelmä esittää varustamon turvalliset ja ympäristöystävälliset toimintatavat. ISM-koodin mukainen pohja toimii mainiosti myös pienen varustamon turvallisuusjohtamisjärjestelmän pohjana.

Työtä varten olen tutkinut useita pienaluksille ja -varustamoille laadittuja turvallisuusjohtamisaiheisia opinnäytetöitä. Varustamo ja alus ovat minulle entuudestaan tuttuja työskenneltyäni niillä kesän 2012. Työssäni olen haastatellut Wave and Soul Cruises Oy:n alusvastaavana toimivaa Vartiovene 55:n päällikköä. Tämän opinnäytetyön tarkoituksena luoda Vartiovene 55:lle riittävän kattava ja selkeä kirjallinen turvallisuusjohtamisjärjestelmä, minkä tulee olla helposti muokattavissa tulevaisuudessa. Turvallisuusjohtamisjärjestelmä takaa yhdessä huolellisen perehdytyksen kanssa aluksen turvallisen operoinnin kaikissa olosuhteissa.

ABSTRACT

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU

University of Applied Sciences

Degree Programme in Marine Technology

SIPPOLA, MIKKO

Safety Management System for Patrol Vessel 55

Bachelor's Thesis

69 pages

Supervisor

Timo Alava, Training Manager

Commissioned by

Wave and Soul Cruises Oy/LTD

April 2013

Keywords

ISM – code, Safety Management System

This thesis was commissioned by Wave and Soul Cruises Oy/LTD. The aim of the thesis was to produce an ISM –code based safety management plan for the vessel Vartiovene 55 which is owned by the Wave and Soul Cruises Oy. The thesis attempts to answer the following question: What should a safety management plan include in order to meet the needs of a small company? The Vartiovene 55 is classified as non-SOLAS vessel and is not required to have an ISM –code –based safety management plan. However, it is advisable to create a safety management plan in order to improve vessel safety. The plan outlines safe and environmentally friendly operating practices for the company. In a small company such as this the safety plan can be based on the ISM –code. The objective of this thesis was to create a comprehensive and unambiguous written safety management plan, which would be easy to edit in the future if needed. Background research included some safety management related theses made for small companies and vessels. The company and the vessel are familiar to me because I worked on the vessel in the summer of 2012.

In the making of the thesis I have interviewed the vessel manager of the Wave and Soul Oy, who also acts as the master of the Vartiovene 55. The objective of this thesis was to create a comprehensive and unambiguous written safety management plan, which would be easy to edit in the future if needed. The safety management plan, together with a thorough familiarization, will ensure safe operation of the vessel in all circumstances.

SISÄLLYS

TIIVISTELMÄ

ABSTRACT

MÄÄRITELMÄT JA LYHENTEET	9
--------------------------	---

OSA I - TUTKIMUSASETELMA	11
---------------------------------	----

1. JOHDANTO	11
-------------	----

1.1 Tavoite	12
-------------	----

1.2 Tutkimusongelma	12
---------------------	----

1.3 Aikaisemmat tutkimukset	13
-----------------------------	----

1.4 Opinnäytetyön rajaus	14
--------------------------	----

2. KOHDEORGANISAATIO WAVE AND SOUL CRUISES OY	14
---	----

2.1 Vartiovene 55	15
-------------------	----

2.2 Toimeksianto	18
------------------	----

3. SUOMEN VIRANOMAISET JA ISM-KOODI	19
-------------------------------------	----

3.1 ISM-koodin historia	19
-------------------------	----

3.2 ISM-koodin vaatimukset tänä päivänä	20
---	----

3.3 ISM-koodi tulevaisuudessa	22
-------------------------------	----

4. TUTKIMUSMENETELMÄT	23
-----------------------	----

5. LOPPUPOHDINNAT ELI ISM-KOODIN HYÖDYT VARTIOVENE 55:LLE	24
---	----

6. LOPUKSI	26
------------	----

LÄHTEET	27
---------	----

OSA II - TURVALLISUUSJOHTAMISKÄSIKIRJA	29
---	----

1. JOHDANTO	29
-------------	----

1.1 Määritelmät	29
-----------------	----

1.2	Soveltaminen	30
1.3	Turvallisuusjohtamisjärjestelmän toiminnalliset vaatimukset	30
2.	VARUSTAMON TURVALLISUUS- JA YMPÄRISTÖPOLITIikka	31
2.1	Turvallisuuspolitiikka	31
2.2	Ympäristöpolitiikka	32
2.3	Johdon sitoutuminen	32
3.	NIMETTY HENKILÖ (DPA)	32
4.	VASTUUT JA VALTUUDET	33
4.1	Toimitusjohtaja	33
4.2	Varustamon alusvastaava	34
4.3	Päällikkö	34
4.4	Konepäällikkö	35
4.5	Kansimiehet	36
4.6	Muu henkilöstö	36
5.	RESURSSIT JA MIEHISTÖ	36
5.1	Aluksen työkieli	36
5.2	Miehitys ja miehistön pätevyudet	37
5.3	Perehdytys	37
5.3.1	Välitön perehdytys	37
5.3.2	Työhön perehdytys	37
5.3.3	Työhönotto ja työsopimukset	38
5.4	Työsuojelu	38
5.5	Alkoholi- ja huume politiikka	39
6.	TURVALLISUUSJOHTAMISJÄRJESTELMÄN SEURANTA JA KEHITTÄMINEN	39

7. HÄTÄTILANNEVALMIUS	39
7.1 Harjoitusohjeistus	40
7.2 Häätätilanneharjoitukset	40
7.2.1 Evakuointiharjoitukset	41
7.2.2 Paloharjoitukset	41
7.2.3 Mies yli laidan (MOB)	41
7.2.4 Karilleajo	43
7.2.5 Vuoto	44
7.2.6 Yhteentörmäys	46
7.2.7 Ensiapuharjoitus / Sairastapaus tai vakava loukkaantuminen aluksella	46
7.2.8 Hätäohjaus	47
7.2.9 Blackout	47
7.3 Hätäankkurointi	48
7.4 Häätätilanneohjeet matkustajille	49
7.5 Helikopterioperaatiot	50
7.6 Hätähälytykset	51
7.6.1 Hätähälytykset merellä	51
7.6.2 Hätähälytykset satamassa	51
7.6.3 Toimintatapa hätähälytystä tehtäessä	51
7.7 Hälytysjärjestys onnettomuustilanteessa	51
7.8 Hätäpuhelinnumerot	52
8. LAIVATOIMINNOT	53
8.1 Päällikön tehtävät	53
8.1.1 Ennen lähtöä	53
8.1.2 Merellä	54
8.1.3 Tulo satamaan	54
8.2 Konepäällikön tehtävät	55
8.2.1 Ennen lähtöä	55

8.2.2	Merellä	55
8.2.3	Tulo satamaan	55
8.3	Kansimiehet	56
8.3.1	Ennen lähtöä	56
8.3.2	Meriklaari	56
8.3.3	Merellä	56
8.3.4	Tulo satamaan	57
8.4	Ankkurointi	57
8.5	Matkustajaluettelo	59
9.	TURVALLISET TYÖTAVAT	59
9.1	Jätehuolto	59
9.2	Aluksen tankit	60
9.2.1	Septitankit	60
9.2.2	Voiteluöljysäiliö	61
9.2.3	Vesisäiliö	61
9.2.4	Polttoainesäiliöt	62
9.2.4.1	Bunkrausohje	63
10.	PUUTTEIDEN, POIKKEAMIEN, VAARATILANTEIDEN JA ONNETTOMUUKSIEN RAPORTOINTI JA ANALYSOINTI	63
10.1	Poikkeamaraportti	63
10.2	Korjaavat toimenpiteet	64
10.3	Vaurioraportti ja laivapäiväkirjaote	64
10.4	Analysointi ja riskienhallinta	65
11.	HUOLTOSEURANTA JA VARAOSAHANKINNAT	65
11.1	Luokitukset ja katsastukset	65
11.2	Huoltoseuranta ja dokumentointi	65
11.3	Kriittiset järjestelmien testaus	66

11.4	Hankinnat	67
12.	DOKUMENTOINTI	67
12.1	Turvallisuusjohtamiskäsikirjan, sen liitteiden ja todistusten säilytys	67
12.2	Muutokset, korjaukset ja hyväksynät	67
13.	VARUSTAMON SISÄINEN TARKASTUSTOIMINTA	67
13.1	Johdon katselmus	67
13.2	Sisäiset tarkastukset	68
13.3	Päällikön katselmus	68
	LÄHTEET	68

MÄÄRITELMÄT JA LYHENTEET

Ankkuripeli	Ankkurin nostamiseen ja laskemiseen käytettävä laitetta.
Blackout	Blackout tarkoittaa odottamatonta sähkökatkosta aluksella. (Kontosalo 2012)
Bunkraus	Aluksen polttoainesäiliöiden täyttö, tankkaus. (suomisanakirja.fi 2014)
Charter	Charter-liiketoiminta tarkoittaa aluksen lyhytaikaista vuokrausta. Vuokraajana voi olla yksityinen henkilö tai yritys.(Kontosalo 2012)
CSO	Company Security Officer, yhtiön turvapäällikkö.
DPA	Designated Person Ashore, nimetty henkilö. Linkki aluksen ja varustamon välillä. Tarkempi kuvaus kohdassa OSA II, 3.
EU	European Union, Euroopan unioni.
IMO	International Maritime Organization, kansainvälinen merenkulkujärjestö. (IMO 2014).
ISM-koodi	Opinnäytetyössä ISM-koodi tarkoittaa kansainvälistä turvallisuusjohtamissäännöstöä, säännösten tarkoituksena on parantaa alusten turvallista toimintaa ja ehkäistä meriympäristön pilaantumista. ISM-säännösten on laatinut IMO. Koodi saattaa muuttua yleiskokouksessa. (IMO 2002)
ISM	International Safety Management Code, kansainvälinen turvallisuusjohtamisjärjestelmä. (IMO 2002)
KaMeWa	KaMeWalla tarkoitetaan säätölapapotkuri-installaatiota. (Rolls-Royce 2014)
Lekotus	Tarkoittaa kiinnitysköysien irrotusta.
Luokituslaitos	Tarkoittaa merenkulkualalla toimivaa yksityistä yritystä, jonka tehtäviin kuuluu esimerkiksi luokitustodistusten myöntäminen.(DNV 2014)

Maakaapeli	Tarkoittaa sähkökaapelia, joka yhdistää aluksen valtakunnan sähköverkkoon.
MDO	Marine Diesel Oil, kevyt polttoöljy.
Meriklaari	Meriklaarilla tarkoitetaan tilaa, johon alus tulee saattaa sen lähdettyä satamasta merelle. Suoritettavia toimenpiteitä esimerkiksi irtonaisten tavaroiden kiinnitys, köysien siirtäminen varastoon ja luukkujen sulkeminen.
MOB	Man Over Board, mies yli laidan.
Non-SOLAS alus	Alus, joka ei kuulu SOLAS-yleissopimuksen piiriin.
RIB	Rigid Inflatable Boat, kevytrakenteinen kumivene. (RIBnet 2012)
SOLAS	Safety Of Life At Sea, kansainvälinen yleissopimus ihmishengen turvallisuudesta merellä. (IMO 2014)
TraFi	Liikenteen turvallisuusvirasto, Suomen merenkulkua valvova viranomaisena. (Trafi 2014)
Varustamo	Varustamo tarkoittaa Wave and Soul Oy:tä eli aluksen omistajaa. Wave and Soul Oy on vastuullinen täyttämään tässä turvallisuusjohtamiskäsikirjassa olevat velvollisuudet ja valtuudet.
VHF	Very High Frequency, korkeita radiotaajuuksia käyttävä. Tässä yhteydessä tarkoittaa VHF-radiopuhelimia. (viestintävirasto 2013)
VTS	Vessel Traffic Services, Alusliikennepalvelu joka hoitaa alusliikennetiedotuksen. (Liikennevirasto 2013)
Vv 55	Vartiovene 55.

OSA I - TUTKIMUSASETELMA

1. JOHDANTO

Vesillä tapahtuva charter-liiketoiminta on Suomessa pääsääntöisesti kausiluontoista liiketoimintaa, vaikka yrityksillä olisikin ympäri vuoden työskenteleviä työntekijöitä, tapahtuvat varsinaiset risteilyt purjehduskauden aikana. Purjehduskaudeksi voidaan ajatella pääsääntöisesti aikaa toukokuun alusta lokakuun loppuun. Purjehduskauden aikana myös yrityksen työntekijämäärä usein moninkertaistuu. Jäiden tulon jälkeen liiketoimintaansa jatkavia aluksia on Suomessa vain muutamia. Kausiluontoisuudesta huolimatta liiketoiminta on Suomessa laajentunut ja hyvinkin erikoisia aluksia on otettu liiketoiminnan piiriin.

Aluskannan moninaisuus, ominaispiirteet ja yrittäjien kirjava joukko luovat omat haasteensa Suomen charter-liiketoiminnan turvallisuudelle. Mielestäni kuitenkin pien-tenkin varustamoiden turvallisuusasiat ovat menneet hyvään suuntaan viime vuosina. Tämän opinnäytetyön aihepiiriin tutustuessani olen havainnut, että turvallisuusjohtamiseen liittyvien päättötöiden määrä on viime vuosina ollut kasvava. Tämä osaltaan kertoo siitä, että asiaan kiinnitetään enenevästi huomiota ja opinnäytetoimeksiantoja syntyy.

Keväällä 2013 pohdiskellessani tulevan päättötyöni aihetta, soitin kesän 2012 työnantajalleni ja tiedustelin olisiko heillä sopivaa toimeksiantoa päättötyökseksi. Vastaukseksi sain välittömästi ISM-turvallisuusjohtamisjärjestelmän luomisen Wave and Soul Cruises Oy:n omistamalle Vv 55 -nimiselle alukselle. Aihepiiri tuntui tärkeältä ja opintojeni kannalta mielekkäältä, joten päätin ottaa toimeksiannon vastaan. Päätöstä helpotti ainakin se asia, että alus oli minulle tuttu työskenneltyäni sillä huhtikuusta 2012 lokakuuhun 2012.

Opinnäytetyöni tulee koostumaan kahdesta osiosta. Ensimmäinen osio koostuu tutkimusasetelmasta ja toisessa osassa esitellään tuottamani ISM-koodia mukaileva turvallisuusjohtamiskäsikirja osana opinnäytetyötäni.

1.1 Tavoite

Opinnäytetyöni tavoitteena on luoda Vv 55:lle kansainvälistä ISM-koodia mahdollisimman tarkasti mukaileva turvallisuusjohtamiskäsikirja, jonka avulla varmistetaan aluksen turvallinen operointi kaikissa olosuhteissa. ISM-koodin tavoitteena on varmistaa turvallisuus merellä, ihmisten loukkaantumisen ja kuoleman ehkäiseminen ja ympäristön, erityisesti meriympäristön sekä omaisuuden turmeltumisen estäminen (TraFi 2014).

Henkilökohtainen tavoitteeni on saada turvallisuusjohtamiskäsikirjasta riittävän kattava, samalla kuitenkin mahdollisimman selkeä ja helposti ymmärrettävä. Turvallisuusjohtamiskäsikirja on erinomainen apuväline meriturvallisuuden parantamiseen ja ylläpitoon, kunhan miehistön jäsenet tutustuvat siihen, ja huomattessaan mahdollisia puutteita tai virheitä, päivittävät sitä. Yhdenkään aluksen turvallisuus ei parane pelkällä turvallisuusjohtamisjärjestelmän olemassaololla. Toisaalta yksikään ei alus ei ole jo valmiiksi niin turvallinen, ettei turvallisuusjohtamisjärjestelmää tarvitsisi kehittää tai ohjeistusta kyseenalaistaa. Varustamon ohjeen mukaisesti turvallisuusjohtamiskansiota ja sen liitteitä tulee säilyttää aluksella sellaisessa paikassa, minne kaikilla miehistön jäsenillä on pääsy. Jokaisen miehistön jäsenen tulee lukea turvallisuusjohtamiskansio, ja merkata tämän jälkeen se luetuksi liitteenä olevaan lomakkeeseen. Työnantajan tulee huolehtia, että sekä uudella että vanhalla työntekijällä on riittävästi aikaa lukea kansiota ja riittävästi aikaa saada keskustella, jos jokin tai jotkut asiat jäävät epäselviksi. Muutosten tekeminen turvallisuusjohtamiskansioon on ankarasti kielletty ilman yhtiön turvapäällikön lupaa.

Opinnäytetyöni toisessa osassa olevan turvallisuusjohtamiskäsikirjan käyttöönotto, sen kehittäminen sekä, sen noudattamisen valvominen, sekä sen mahdollisten liitteiden tekeminen eivät kuulu tämän opinnäytetyön piiriin.

1.2 Tutkimusongelma

Tutkimusongelmana näen opinnäytetyötä tehdessäni turvallisuusjohtamisjärjestelmän laajuuden tai suppeuden. Eli mitkä asiat ovat erityisen tärkeitä toimivan turvallisuusjohtamisjärjestelmän kannalta, mitkä asiat vähemmän tärkeitä tai vähemmän pohdiskelua vaativia ja mitkä asiat turvallisuuden kannalta merkityksettömiä. Lähdän työstämään opinnäytetyötäni tutkimusongelmasta ”Millainen on pienen varustamon käy-

tännön tarpeisiin soveltuva turvallisuusjohtamisjärjestelmä?” Turvallisuusjohtamisjärjestelmän piiriin kuuluvat alukset, kuten myös niiden ISM-turvallisuusjohtamisjärjestelmän minimivaatimukset, on listattu sekä IMO:n että TraFi:n Internet-sivuille selkeästi (katso kohta 3.2 ISM-koodin vaatimukset tänä päivänä). ISM-koodin mukaisen turvallisuusjohtamisjärjestelmän laatimiselle on annettu hyvin tarkat ohjeet SOLAS-säännöstössä, jonka määräykset riippuvat siitä, mille alustyyppille turvallisuusjohtamisjärjestelmä on. Minimivaatimuksien täyttymisen jälkeen määräyksiin vaikuttavia tekijöitä ovat aluksen käyttötarkoitus, ikä, mahdolliset matkustajat ja niin edelleen. On ymmärrettävää, että pienen konttialuksen turvallisuusjohtamisjärjestelmän sisältö poikkeaa suuren risteilyaluksen vastaavasta.

Teen tämän opinnäytetyöni pienelle kotimaan liikenteeseen katsastetulle non-SOLAS matkustaja-alukselle, joka ei kuulu ISM-koodin piiriin ainakaan toistaiseksi. ISM-koodia mukaileva turvallisuusjohtamisjärjestelmä on tervetullut myös ISM-koodin piiriin kuulumattomille aluksille, jos sillä voidaan ennaltaehkäistä ihmisten loukkaantumisista ja varmistaa ympäristöystävällinen toiminta aluksella. Opinnäytetyönä tekemäni turvallisuusjohtamisjärjestelmän laajuus tulee toivottavasti ja hyvin todennäköisesti muuttumaan vuosien varrella, mikä on toimivan turvallisuusjohtamisjärjestelmän tarkoitus. Muutokset oikein tehtynä kertovat oikeasta asennoitumisesta järjestelmää kohtaan: asioita, toimintatapoja, ohjeistusta ja määräyksiä on kyseenalaistettu, läheltä piti-tilanteet on käsitelty ja tarvittavat muutokset on tehty ja tärkeiksi koettuja toimintoja on otettu turvallisuusjohtamisjärjestelmään. Turvallisuusjohtamisjärjestelmää tulee kehittää jatkuvasti. Opinnäytetyöhöni olen laittanut mielestäni tärkeimpiä ja turvallisuuden kannalta eniten huomioita vaativia alustoimintoja. Itse näen työni laajuuden sopivana, koska työ on turvallisuusjohtamisjärjestelmän versio I, josta tulee uusia ja parempia versioita tulevaisuudessa.

1.3 Aikaisemmat tutkimukset

Erilaisia turvallisuusjohtamiskäsikirjoja ja turvallisuusjohtamisjärjestelmiä on valmistunut useita opinnäytetöinä, kuten Eskola 2013, Wirta 2007 ja Lindahl 2012. Työt on tehty erityyppisille aluksille, purjelaivoista pienkoulualukseen. Kaikkia töitä yhdistävänä tekijänä on se, etteivät alukset kuulu ISM-koodin piiriin, vaan niille on laadittu turvallisuusjohtamisjärjestelmä varustamon halusta parantaa alusturvallisuutta. Muutamia töitä tarkastellessani huomasin niiden olevan rakenteeltaan hyvin samanlaisia.

Lauri Eskolan (Eskola 2013) laatima turvallisuusjohtamisjärjestelmä M/S Carmel -alukselle oli mielestäni niin hyvin laadittu pienen aluksen ja varustamon tarpeisiin, että päätin käyttää hänen työtään pohjana omalleni. Hyväksi havaitun pohjan ympärille laadin mielestäni Vv 55:lle tärkeitä kohtia ja jätin pois Vv 55:lle sopimattomat kohdat.(Eskola 2013); (Wirta 2007); (Lindahl 2012)

1.4 Opinnäytetyön rajaus

Tätä turvallisuusjohtamisjärjestelmää sovelletaan ainoastaan ja vain Wave and Soul Cruises Oy:n omistamalla Vv 55 -aluksella. Tämä työn mukailee SOLAS-säännöstöön liitettyä ISM-koodia. Opinnäytetyöni toisessa osassa olevan turvallisuusjohtamiskäsikirjan käyttöönotto, sen kehittäminen sekä, sen noudattamisen valvominen, sekä sen mahdollisten liitteiden tekeminen eivät kuulu tämän opinnäytetyön piiriin.

2. KOHDEORGANISAATIO WAVE AND SOUL CRUISES OY

Wave and Soul Cruises Oy on vuonna 2013 perustettu helsinkiläinen yksityinen yritys, jonka toimialana on tilausristeilyt Vv 55 -aluksella. Yhtiöllä on myös suurehko 12 hengelle katsastettu RIB-kumivene. Tämän lisäksi Wave and Soul Cruises Oy tarjoaa kokous- ja saunatilaa yrityksille ja yksityisille. (Wave and Soul Cruises Oy 2014)

Yrityksen henkilöstön määrä vaihtelee purjehduskauden noin kahdeksasta talvikauden kahteen.

Yhtiön tavoitteena on tuottaa asiakkaille niiden tarpeiden mukaisia palveluita merellisessä ympäristössä yhtiön toiminta-alueilla ja taloudellisesti kannattavasti. Yhtiön keskeisin ajatus on tuottaa palvelut turvallisesti, estäen loukkaantumiset ja ihmishenkien menetykset, sekä toimia ympäristöystävällisesti ainutlaatuisessa meriympäristössä. Palautetta asiakkailta kerätään jatkuvasti ja toiminnan tärkeänä arvona on asiakastyytyväisyys, mitä pyritään jatkuvasti parantamaan. Aluksen kunto on tärkein asia, yhdessä pätevän miehistön kanssa, mikä vaikuttaa turvallisuuteen ja asiakastyytyvyyteen. Alus pyritään pitämään virheettömässä kunnossa ja aluksen miehistö motivoituneena.

2.1 Vartiovene 55

Vuoden 1959 heinäkuun 2. päivä Turun Laivateollisuuden telakalla laskettiin vesille R-luokan rannikkoraivaaja Röyttä Suomen Merivoimille. Lopullinen luovutus Merivoimille tapahtui 29. lokakuuta 1959. R-luokan rannikkoraivaajia valmistui viisi kappaletta: Rymättylä (51), Rihtniemi (52), Ruissalo (53), Raisio (54) ja Röyttä (55). (Wave and Soul Cruises Oy 2014)

Alukset kuuluivat aluksi Laivastolippueen Miinalaivueeseen, jonka tukikohta sijaitsi Pansiossa. 1960-luvun lopulla veneet varusteltiin vartioveneiksi, jolloin ne siirtyivät Suomen Merivoimien Vartiolaivueeseen. Alukset suorittivat merivalvonta- ja sukellusvenetorjuntatehtäviä. R-luokan vartioveneitä pidetään käytännössä uppoamattomina, koska niiden suurin mahdollinen kallistuskulma on 115 astetta. (Wave and Soul Cruises Oy 2014)

Nopeutta aluksella oli 19 solmua ja miehistön kokonaisvahvuus oli 22 henkilöä. Valmistuessaan Röntän kylkinumero oli 5. 1970-luvun puolivälin jälkeen alukset saivat taktiset kylkinumerot, jolloin Röyttä kylkinumeroksi tuli 55. (Wave and Soul Cruises Oy 2014)

Aseistuksena aluksella oli keulakannella käsisuunnattava 40 mm:n Bofors-tykki ja välikannella vartalosunnattava 20 mm:n Madsen-konetykki. Raivaukseen tarvittavat varusteet vinttureineen sijoitettiin aluksen peräkannelle. Vuonna 1962 alukseen asennettiin englantilainen 163A kaikumittain- ja laskinjärjestelmä, Squid-syvyysammusheitin sekä kaksi syvyyspommin pudotinta. Syvyyspommin pudottimet sijoitettiin aluksen peräkannelle. Järjestelmä ampui noin 90 kg:n syvyysammuksia aluksen maston yli. (Wave and Soul Cruises Oy 2014)

Vuonna 1969 kesäkuun 1. päivä perustettiin Laivastolippueen alainen Vartiolaivue, jonka tukikohtana oli Helsingin Laivastoasema. (Wave and Soul Cruises Oy 2014)

Röytästä ja Raisiosta tuli sukellusveneiden torjuntaan keskittyviä vartioveneitä ja alukset siirrettiin Upinniemeen. Merivoimien esikunta alkoi suunnitella uutta asejärjestelmää R-luokan aluksille 1970-luvun puolivälissä. Aluksen ulkomuotoa muutettiin umpinaisella keulakaiteella, sekä ampumatarvikkeiden päivävarastot rakennettiin keulaan ja perään. Aluksen sisätiloissa aluksen alipäällystömessi muutettiin kantahuo-

neeksi ja entinen päällystömessi ja radiohytti muutettiin yhtenäiseksi messiksi. Pursimiehen hytistä valmistui mittainhuone. Pommivarastoon rakennettiin 6m³ :n vesitankki, jolloin keulaan ja perään saatiin rakennettua käymälä- ja suihkutilat. Aseistuksena alus sai kannelle kaksi viisiputkista sukellusveneentorjuntaan tarkoitettua raketinheitintä ja kaksi 23 mm:n Sergei-ilmatorjuntatykkiä. Sukellusveneiden etsintää helpottamaan aluksiin asennettiin neuvostoliittolainen kiinteä kaikumittainjärjestelmä MG-11. Vartiovene Röytän asennustyöt päättyivät keväällä 1980. (Wave and Soul Cruises Oy 2014)

Alus sai sisäalustensa kanssa 1990-luvun alussa uudet Arpa-tutkajärjestelmät, sekä Syledis-paikannuslaitteet. Vedenalaiseen valvontaan tarkoitettun hydrofonikaapelijärjestelmän prototyyppikokeet alkoivat kesällä 1991. Järjestelmät asennettiin aluksille 1993. Vartiovene Röytällä suoritettiin vielä myöhemmin tykkisuuntainprojekti. Alukset palvelivat Suomen Merivoimilla vuosituhanen vaihteeseen. Rihtniemi ja Rymättylä lahjoitettiin Viron Merivoimille. Ruissalo romutettiin ja Raisio riisuttiin ja myytiin. (Wave and Soul Cruises Oy 2014)

Vuonna 2000 Vartiovene Röyttä lahjoitettiin koululaivaksi Siniselle reserville, jolloin se riisuttiin aseista. Aluksen perään asennettiin huoltotöitä ja kumiveneen laskun helpottamiseksi nosturi. Sisätiloihin mittainhuoneeseen rakennettiin yksi hytti lisää. Aluksella oli tällöin 23 vuodepaikkaa. Sinisen reservin koululaiva-aikana Röytällä annettiin koulutusta muun muassa tutkalaitteille, laivapäiväkirjanpitoon, viestimiseen, palon- ja vauriotorjuntaan sekä kansi- ja konepuolen töihin. (Wave and Soul Cruises Oy 2014)

Vuonna 2005 Röyttä siirtyi vakuutusyhtiön haltuun ja se oli tarkoitus romuttaa, mutta tamperelainen yrittäjä osti aluksen ja aloitti aluksen kunnostamisen. Alus siirtyi kunnostuksen jälkeen Tampereelle, jossa sisätilat uusittiin kokous- ja vapaa-ajan risteilyjä varten. Kaudelle 2006 Röyttä katsastettiin 65 henkilölle ja tällöin aluksen nimeksi tuli Vartiovene 55. (Wave and Soul Cruises Oy 2014)

Aluksen huippunopeus on nykyisin noin 17 solmua ja sen minimimiehitys on 2+2, mikä tarkoittaa päällikköä, konepäällikköä ja kahta kansimiestä(Wave and Soul Cruises Oy 2014) .

Tammikuussa 2012 Vv55:n osti helsinkiläinen yrittäjä ja laiva siirrettiin Tampereelta Porin Mäntyluodon kautta Helsinkiin(Wave and Soul Cruises Oy 2014).

Siihen on peruskorjauksen yhteydessä vuonna 2012 asennettu automaattinen Sprinkler-palonsammutusjärjestelmä, jolloin alukseen hankittiin konehuoneen ulkopuolelle polttomoottorikäyttöinen hätäpalopumppu. Lisäksi uusille pelastuslautoille on rakennettu uudet pelastuslautta-asetat. Tämän lisäksi aluksen navigointi- ja radiolaitteet uusittiin ja sen takasalongin hätäpoistumistie suurennettiin vastaamaan voimassa olevia määräyksiä. Näiden työläiden uudistusten ja mittavien investointien myötä aluksen turvallisuuslaitteisto vastaa täysin vuonna 2014 voimaan astuvia Trafin turvallisuusmääräyksiä. (Wave and Soul Cruises Oy 2014)

Loppuvuodesta 2013 alus vaihtoi omistajaa Helsingissä, ja tämänhetkinen omistaja on Wave and Soul Cruises Oy. Vartiovene on tällä hetkellä katsastettu non-Solas matkustaja-alukseksi C liikennealueelle. C liikennealue kattaa Suomen rannikot ja Ahvenanmaan (Uttula 2012).

Aluksen tiedot

- Tunnus: OJ3724
- Kotipaikka: Helsinki
- Rakennusvuosi: 1959
- Rakennuspaikka: Turku
- Tyyppi: Matkustaja-alus
- Pituus: suurin: 36,7 m
- Pituus: perpendikkeli 32,59 m
- Leveys: 6,45 m
- Syväys: 2,1 m

- Koneteho: 2 x 1350 Hv [MTU]
- Bruttovetoisuus: 123 tonnia
- Nettovetoisuus: 48 tonnia
- Matkustajamäärä: 60 henkilöä
- Henkilömäärä: 65 henkilöä
- Miehistö: 2+2 henkilöä (Wave and Soul Cruises Oy 2014)

2.2 Toimeksianto

Nykypäivän vaatimusten mukaisista laitteistoista huolimatta varustamon näkökulmasta aluksen turvallisen operoinnin lähtökohtana on kaikkien mahdollisten riskitekijöiden tunnistaminen, ennalta arviointi ja niihin varautuminen sekä onnettomuuksien ennaltaehkäisy ja onnettomuustilanteessa oikeiden toimenpiteiden suorittaminen mahdollisimman nopeasti ja tehokkaasti lisävahinkojen estämiseksi.

Teen tämän opinnäytetyön toimeksiantona Wave and Soul Cruises Oy:lle ja sen tilaamisen perusteena oli saada varustamon omistamalle Vv 55:lle turvallisuusjohtamiskäsikirja. Tilaustyön tarkoituksena oli luoda alukselle ISM-koodia mukaileva kirjallinen ja riittävän yksityiskohtainen turvallisuusohjeistus, joka vastaisi yhtiön turvallisuuspolitiikkaa ja ehkäisisi vaaratilanteita. Työ tilattiin vuonna 2013, kun Vv 55 oli ollut noin vuoden varustamon omistuksessa. Työn on tarkoitus valmistua keväällä 2014.

Tavoitteena on laatia käsikirjasta mahdollisimman yksinkertainen varustamon turvallisuuspolitiikkaa vastaava turvallisuusohjeistus, jota voidaan hyödyntää uusien työntekijöiden perehdytyksessä ja jonka avulla pyritään ehkäisemään vaaratilanteet aluksella. Varustamo voi hyödyntää käsikirjaa myös käyttämällä sitä myöhemmin muilla aluksilla mallina turvallisuusohjeistuksen laadinnassa.

3. SUOMEN VIRANOMAISET JA ISM-KOODI

Merenkulun kansainvälisestä luonteesta johtuen merenkulun turvallisuutta säännellään useilla eri tasoilla. Suomalaisesta näkökulmasta tasot ovat kotimaanliikenne, eurooppalainen ja kansainvälinen taso. Kansainvälisellä tasolla ohjeita ja määräyksiä laatii IMO, Eurooppalaisella tasolla EU laatii erikseen ohjeita ja määräyksiä, EU laatii Euroopan Unionin alueelle IMO:n määräyksiä ja sopimuksia koskevat toimeenpano-ohjeet ja kansallisella tasolla Suomessa ohjeita ja määräyksiä laatii TraFi. Tämä hie-man hankalalta vaikuttava eri tasojen ohjeiden ja määräyksien laadinta on osoittautunut ainakin Suomessa helpommin hallittavaksi, kuin miltä se aluksi vaikuttaa. (Tuomola 2010)

IMO on Lontoossa päämajaansa pitävä YK:n alainen järjestö, joka työskentelee meriturvallisuuden ja merenkulun ympäristöystävällisyyden parantamiseksi. Suomi kuuluu YK:hon ja näin ollen myös IMO:on. Kansainvälisellä tasolla, IMO:n antamat määräykset ja sopimukset astuvat voimaan Suomessa vasta, kun kyseiset määräykset ja sopimukset on lisätty Suomen lainsäädäntöön. Suomessa ja EU:ssa IMO:n määräykset ja sopimukset hyväksytään perinteisesti varsin nopeasti ja jopa etuajassa kuten kävi ISM-koodin kanssa aikanaan. Maailmanlaajuinen takaraja koodille oli heinäkuussa 2002, mutta Suomessa koodi otettiin käyttöön kaikilla ulkomaan liikenteen matkustaja-aluksilla jo 1.7.1996 ja samana päivänä EU:ssa kaikille Ro-Ro -matkustaja-aluksille. (IMO 2014); (Tuomola 2010)

Suomessa ISM-koodi astui kokonaisuudessa voimaan 1.7.1998 ja Suomessa ISM-koodin piiriin kuuluvien varustamoiden turvallisuusjohtamisjärjestelmät auditoidaan joko luokituslaitoksen tai Trafian toimesta. Hyväksymisen jälkeen Trafi myöntää todistuksen varustamolle sekä sen aluksille. (TraFi 2014)

Suomessa ISM-koodin liittyvät tarkastukset suorittaa Trafian tarkastaja ja joissakin tapauksissa myös luokituslaitoksen edustaja. Trafian edustajat valvovat myös muiden IMO:n määräysten ja sopimuksien noudattamista Suomessa. (TraFi 2014)

3.1 ISM-koodin historia

IMO toimii merenkulun keskeisimpänä kansainvälisenä toimijana meriturvallisuuteen liittyvissä asioissa. IMO valmistelee määräykset ja ohjeistukset meriturvallisuutta sekä

meriympäristönsuojelua koskeviin asioihin, jotka jäsenvaltiot hyväksyvät aikanaan maan omaan lainsäädäntöön. IMO on luonut lukuisia merenkulkuun liittyviä yleissopimuksia toimintansa aikana. Ainakin tämän opinnäytetyön, ellei koko kansainvälisen merenkulun kannalta, kaikista keskeisimpänä yleissopimusteoksena voidaan pitää SOLAS 1974-merenkulun turvallisuutta koskevaa yleissopimusta. SOLAS-sopimuksien historia ulottuu kauas historiaan ajalle ennen IMO:n perustamista, aina Titanicin uppoamisen seurauksena syntyneeseen ensimmäiseen sopimukseen vuonna 1914. Kyseinen sopimus piti sisällään määräyksiä pelastusveneiden määrästä ja muista hätätilanteisiin liittyvistä laitteista ja toimintaohjeista sekä myös jatkuvasta radiovahdistista. Ensimmäinen SOLAS-sopimus ei kuitenkaan koskaan astunut voimaan ensimmäisen maailman sodan takia. Ensimmäinen SOLAS-yleissopimus astui voimaan vuonna 1929 ja sitä on tämän jälkeen päivitetty. Sen viimeisin ja nykyinen on vuodelta 1974. (Tuomola 2010)

Vakavien merionnettomuuksien kuten M/S Herald of Free Enterprise:n kaatuminen vuonna 1987 ja M/S Scandinavian Star:n tulipalo vuonna 1990, onnettomuustutkimuksissa havaittiin vakavia laiminlyöntejä. Vastuuta oli kierretty niin aluksilla kuin maissa omistajien ja operaattorien toimesta. Ongelmat eivät kuitenkaan johtuneet pelkästään laiminlyönneistä, vaan myös puutteellisesta ohjeistuksesta ja toisaalta vastualueiden määrittelyjen sekavuudesta. Tutkimustuloksien seurauksena IMO laati ISM-koodin, jossa vastuusuhteet määritetään. Onnettomuuksien seurauksena kehitetty ISM-turvallisuusjohtamisjärjestelmä liitettiin SOLAS 1974 -yleissopimukseen omaksi luvuksi vuonna 1994. ISM-koodiin piiriin kuuluvia aluksia liitettiin portaittain, suurin osa liitettiin 1.7.1998 mennessä, mutta joillekin lastialuksille annettiin siirtymäaikaa. ISM-koodin piiriin kuuluivat kaikki IMO:n jäsenvaltioiden kansainvälisessä liikenteessä olevat kauppa-alukset 1.7.2000 mennessä, joiden bruttovetoisuus on vähintään 500 tonnia. EU:ssa ja Suomessa ISM-turvallisuusjohtamisjärjestelmä tuli kuitenkin voimaan jo 1.7.1996 RoRo- ja matkustaja-aluksille, johtuen M/S Estonian uppoamisesta 28.9.1994. (Tuomola 2010);(Alava 2010)

3.2 ISM-koodin vaatimukset tänä päivänä

Tämän kappaleen tiedot on lainattu suoraan TraFin internetsivulta kohdasta ”Turvallisuusjohtamisjärjestelmä”.

Opinnäytetyötä tehdessäni ISM-sertifiointi on pakollinen kansainvälisessä liikenteessä oleville:

- *Matkustaja-aluksille*
- *Suurnopeusmatkustaja-aluksille*
- *Öljysäiliöaluksille*
- *Kemikaalisäiliöaluksille*
- *Kaasusäiliöaluksille*
- *Irtolastialuksille ja*
- *Suurnopeuslastialuksille, joiden bruttovetoisuus on vähintään 500, sekä näiden alusten operoinnista vastaaville yrityksille.*

ISM-säännösten noudattaminen tuli pakolliseksi 1.7.1998.

ISM-säännösten noudattaminen tuli 1.7.2002 pakolliseksi myös yhtiöille, jotka liikennöivät kansainvälisillä matkoilla sellaisilla muilla lastialuksilla ja rannikon ulkopuolella toimivilla liikkuvilla porausyksiköillä, joiden bruttovetoisuus on vähintään 500. (TraFI 2014)

ISM-Turvallisuusjohtamisjärjestelmän minimivaatimukset:

- *Turvallisuus- ja ympäristönsuojeluohjelma*
- *Yhtiöiden vastuu ja määräysvalta*
- *Nimetty henkilö tai nimetyt henkilöt*
- *Aluksen päällikön vastuu ja määräysvalta*
- *Voimavarat ja henkilöstö*

- *Aluksen toimintoja koskevien suunnitelmien laatiminen*
- *Hätävalmius*
- *Vaatimustenvastaisuudesta, onnettomuuksista ja vaaratilanteista ilmoittaminen ja niiden analysointi*
- *Aluksen ja laitteistojen kunnossapito*
- *Asiakirjat*
- *Yhtiön suorittamat tarkastukset ja arvioinnit. (TraFi 2014)*

Nykyisen lainsäädännön perusteella voidaan todeta, ettei Vv 55 kuulu ISM-turvallisuusjohtamisjärjestelmän piiriin. Toisaalta mikään laki ei kiellä laatimasta ISM-koodia mukailevaa turvallisuusjohtamisjärjestelmää vapaaehtoisesti.

3.3 ISM-koodi tulevaisuudessa

ISM-koodin historian myötä on helppo uskoa, että koodia kehitetään myös tulevaisuudessa tasaisin väliajoin. Vakavat merionnettomuudet ovat toimineet koko järjestelmän luomisen alulle panevana voimana ja järjestelmää on kehitetty usein onnettomuuksien seurauksena. Merionnettomuuksia on tapahtunut aina merenkulun historiasa ja viime vuosikymmeninä merenkulun turvallisuuteen on alettu kiinnittää entistä enemmän huomiota ja resursseja. Huolimatta lisääntyneestä huomiosta ja resursseista merionnettomuuksia sattuu myös tulevaisuudessa. Turvallisuusjohtamisjärjestelmä ei kuitenkaan kykene takaamaan onnettomuusvapaata merenkulkua koskaan, koska suurin osa onnettomuuksiin johtavista virheistä ovat inhimillisiä (Tuomola 2010).

Mielestäni ISM-koodin vaatimukset ovat varsin kattavat jo nyt, varsinkin kun järjestelmä antaa sen laatijalle varsin vapaat kädet lisätä asioita varsinaisten määräysten täytyttyä. Henkilökohtaisesti toivoisin, ettei ISM-koodia laajennettaisi tulevaisuudessa liikaa. Tällä hetkellä jo järjestelmään liittyy paljon tehtäviä, mitkä parantavat turvallisuutta ja nostavat valmiutta hätätilanteissa, mutta toisaalta vievät aikaa tehtävien ja harjoitusten merkeissä, mikä saattaa lisätä kyllästymistä ja negatiivista asennetta ISM-koodia kohtaan. Laivoilla työskennellessäni olen huomannut kuinka paljon aikaa lai-

voilla kuluu erilaisten papereiden täyttöön, mielestäni merenkulkua säädellään jo nykyiselläänkin melko tarkasti.

4. TUTKIMUSMENETELMÄT

Opinnäytetyöni pohjautuu omakohtaisiin kokemuksiini Vv 55:llä, koska työskentelin aluksella konepäällikkönä huhtikuusta 2012 lokakuun 2012 loppuun. Aloitin työni aluksella sen ollessa telakoituna Suomenlinnan telakalla. Telakoinnin yhteydessä aluksella suoritettiin laajoja huoltotöitä ja uusia laitteistoja asennettiin, joten pääsin tutustumaan alukseen ja sen tekniikkaan perinpohjaisesti heti aloittaessani työt. Tämä varmasti helpotti työskentelyäni myöhemmin kiireisen sesongin aikana. Vv 55 eroaa varustelultaan ja tekniikaltaan huomattavasti muista charter-aluksista Helsingin alueella. Aluksen alkuperästä johtuen sitä suunniteltaessa ei tärkeimpänä kriteerinä ole toiminut raha eli aluksen hinta. Näin ollen useimmat turvallisuuteen liittyvät laitteistot on kahdennettu eikä myöskään koneistoa ja muuta laitteistoa valittaessa hintaa ole pidetty erityisen tärkeänä kriteerinä, vaan laadukas tekniikka ja laatu ovat nousseet tärkeimmiksi kriteereiksi.

Olen työskennellyt silloin tällöin myös niin sanotuilla perinteisillä charter-aluksilla kuten puisilla vesibusseilla. Verratessani niitä Vv 55:een, tilanne on miltei sama kuin vertaisi kauppa-alusta ja vesibussia.

Vaikka Vv 55 on nykyään yksityisomistuksessa, yrityksen ja aluksen toimintaa johdetaan mielestäni ammattimaisesti. Kokemuksieni perusteella varustamon toimintaa johdetaan hyvin samantyyppisesti kuin kauppamerenkulussa, mistä minulla on myös kokemuksia useiden vuosien ajalta. Mennessäni töihin Vv 55:lle yhtenä pelkonani oli, että varustamossa yritettäisiin säästää kaikissa mahdollisissa kuluissa tekemällä vain niin sanotut pakolliset huollot, korjaukset ja hankinnat. Jo telakoinnin yhteydessä huomasin pelkoni olevan aiheeton, koska suunnitellut työt tehtiin huolellisesti ja yllättäviinkin korjauksiin ja hankintoihin suhtauduttiin asianmukaisesti ja ne suoritettiin usein myös kuluja säästelemättä, mikä oli minulle positiivinen kokemus.

Oman kokemukseni perusteella, tiesin jo opinnäytetyötäni suunnitellessa, että Vv 55:n turvallisuusjohtamisjärjestelmästä tulee yksilöllinen. Alus itsessään on niin yksilöllinen, eikä sitä voi varustuksensa puolesta verrata moneenkaan muuhun charterliiketoimintaa harjoittavaan alukseen.

Tätä turvallisuusjohtamiskäsikirjaa tehdessäni, kasasin ensiksi mielestäni kattavan sisällysluettelon. Tärkeimpänä tavoitteenani oli tehdä turvallisuusjohtamiskäsikirja, mitä olisi helppo muokata tulevaisuudessa. Turvallisuusjohtamiskäsikirjan tulee muuttua kokemusten karttuessa. Saatuaani hyväksynnän sisällysluetteloon sekä ohjaavalta opettajaltani, että toimeksiantajaltani toteutin sisällön tuotannon vastaamaan juuri Vv 55:n yksilöllisiä tarpeita. Perustuen tarpeet omiin kokemuksiini, vapaamuotoisiin haastatteluihin ja Vv 55:n arkistoihin. Haastattelin tätä turvallisuusjohtamiskäsikirjaa varten Wave and Soul Cruises Oy:n alusvastaavaa Sami Parviaista useaan otteeseen talvella ja keväällä 2014. Sami Parviainen on toiminut myös aluksen päällikkönä siitä lähtien, kun alus tuli Helsinkiin, joten alusvastaavana hän tuntee myös aluksen ja sen tekniset ominaisuudet parhaiten.

Vapaamuotoiset haastatteluni olivat mielestäni hyvä ja tehokas tapa viedä projektia eteenpäin järkevästi. Haastattelut oli vielä mahdollista suorittaa Vv 55:llä, pystyin haastattelujeni yhteydessä helposti tarkastelemaan turvallisuusjohtamiskäsikirjan kannalta ajankohtaisia laitteita. Sami Parviaisen ja varustamon hyvin positiivinen asenne ja suhtautuminen helpotti työn edistymistä merkittävästi, joten haastatteluissa ja tapaamisissa saatiin käytyä läpi ne asiat mitä toivoin. Haastattelutilanteiden vapaamuotoisuus ja rento ilmapiiri mahdollisti myös sen, että tämän turvallisuusjohtamiskäsikirjan kannalta tärkeistä asioista pystyttiin keskustelemaan ongelmitta. Haastattelujen ja Vv 55:n arkistojen pohjalta tuotetun sisällön olen hyväksyttänyt Sami Parviaisella. En usko, että haastattelut olisivat sujuneet niin hyvin ilman, että tuntisin Sami Parviaisen entuudestaan. Haastattelut vahvistivat käsitykseni varustamon arvoista, näkemyksistä ja politiikasta.

5. LOPPUPOHDINNAT ELI ISM-KOODIN HYÖDYT VARTIOVENE 55:LLE

Tehdessäni opinnäytetyötäni ja tätä turvallisuusjohtamiskäsikirjaa Vv 55 on katsastettu kotimaan matkustaja-alukseksi eli non-SOLAS alukseksi. Non-SOLAS aluksena siltä ei toistaiseksi vaadita ISM-koodin mukaista turvallisuusjohtamisjärjestelmää. (TraFi 2014)

Uskon tulevaisuuden tuovan muutoksen näihin nykyisiin määräyksiin ja uskon myös uusien turvallisuusjohtamisjärjestelmää koskevien määräyksien muuttuvan ainakin kansallisella tasolla. Pidän todennäköisenä, että kotimaan liikenteeseen katsastetuilta matkustaja-aluksilta tullaan lähitulevaisuudessa vaatimaan TraFin toimesta ISM-

koodia mukaileva turvallisuusjohtamisjärjestelmä. Sen vaatiminen myös pieniltä kotimaisilta varustamoilta on varmasti hyvä asia alusturvallisuuden kannalta, kunhan järjestelmästä tehdään riittävän kevyt ja siinä otetaan huomioon varustamoiden pienet resurssit.

Vv 55:n näkökulmasta katsoessani, turvallisuusjohtamiskäsikirja on varmasti hyvä apuväline turvallisuuden parantamiseksi. Toimintatavat aluksella on pyritty kuvaamaan turvallisuusjohtamiskäsikirjaan niin yksinkertaisesti kuin mahdollista, mikä toivottavasti helpottaa toimintatapojen omaksumista kiireisinä aikoina ja hetkinä. Mielestäni turvallisuusjohtamiskäsikirjasta on suoranaista hyötyä jo siinäkin tapauksessa, jos ja kun miehistö ja varustamon henkilökunta ymmärtävät ja omaksuvat turvallisuusjohtamisjärjestelmän syvimmän olemuksen eli sen, että varustamo suhtautuu positiivisesti mahdollisiin toimintatapojen kehittämideoihin ja toivoo henkilökunnan miettivän turvallisempia ja ympäristöystävällisempiä toimintamalleja. Erittäin hyödylliseksi turvallisuusjohtamisjärjestelmä osoittautuu niissä tapauksissa, missä oikean tyyppisellä ohjeistuksella pystytään välttämään loukkaantuminen tai jokin muu vahinko.

Wave and Soul Cruises Oy:n liiketoiminta painottuu vilkkaaseen kesäsesonkiin, vaikka asiakastilaisuuksia järjestetäänkin ympäri vuoden. Koko kesäsesonki saattaa olla mennyttä yhden vahingon tai onnettomuuden seurauksena, koska aluksia on vain yksi ja aluksen ainutlaatuisuudesta johtuen vastaavaa tai korvaavaa alusta on käytännössä mahdotonta löytää. Asiakastilaisuuksien peruuntumiset ja/tai maineen menetys voivat olla taloudellisestikin kohtalokkaita pienelle firmalle lyhyessäkin ajassa. Turvallisuusjohtamisjärjestelmän lyhyet ja selkeät ohjeet aluksen operointia varten antavat toisaalta uudelle työntekijälle perehdytyksen ohella mahdollisuuden päästä nopeasti mukaan aluksen toimintaan. Liiketoiminnan kausiluontoisuuden vuoksi työntekijöiden vaihtuvuus saattaa olla suurta sesongin aikanakin, puhumattakaan vuosittaisesta vaihtuvuudesta. Turvallisuusjohtamisjärjestelmän suurimpana plussana pidän mahdollisuutta valmistautua hyvin mahdollisiin hätätilanteisiin. Aluksen pienehkön miehistön on pystyttävä toimimaan saumattomassa yhteistyössä tehokkaasti, todennäköisesti vielä asiakkaiden mukana ollessa hätätilanteessa. Pelkkä tarkka ja selkeä ohjeistus ei yksinään riitä näissä tilanteissa toimimiseen tehokkaasti, hätätilanteita varten tulee harjoitella kerta toisensa jälkeen.

Tässä turvallisuusjohtamisjärjestelmässä ei ole käsitelty konehuoneen toimintaohjeita ja konepäällikön tehtäviä erityisen tarkasti, koska alukselle on laadittu hyvin kattavat ja yksityiskohtaiset ohjeet konepäällikölle.

Uskon tämän turvallisuusjohtamisjärjestelmän olevan hyödyllinen apuväline Vv 55:n turvalliselle operoinnille, varsinkin kun turvallisuusjohtamiskäsikirjaa tehdessäni huomasin kuinka tärkeänä Wave and Soul Cruises Oy koki sen.

6. LOPUKSI

Tämä opinnäytetyö ei ole aiheeltaan ehkä kaikista tavanomaisin insinööriä. Kuitenkin tunsin työn aihepiirin tärkeäksi ja otin tarjotun toimeksiannon vastaan. Työtä tehdessäni käsitykseni työn tarpeellisuudesta vahvistui. Charter-liiketoiminnan kausiluonteisuudesta johtuen riittävän kattavalle kirjalliselle ohjeistukselle on käyttöä miehistön perehdytyksen ohella. Turvallisuusjohtamiskäsikirjasta saa nopeasti tietoa yhtiön toimintatavoista tai siitä on mahdollista löytää yksityiskohtaiset ohjeet jotakin tiettyä toimenpidettä varten. Turvallisuusjohtamiskäsikirjasta pyrin tekemään mahdollisimman helposti muokattavan, jotta sen muokkaaminen olisi kokemusten karttuessa nopeata ja helppoa.

Työssä osoittautui hankalaksi arvioida, mitkä asiat vaativat kirjallisen ohjeistuksen ja mitkä asiat saattavat olla selviä kaikille ilman kirjallista ohjeistusta. ISM-koodin runko tarjoaa loistavan lähtökohdan turvallisuusjohtamisjärjestelmän rakentamiselle, se tarjoaa myös mahdollisuuden lisätä tärkeäksi kokemia kohtia rungon ympärille. Uskon nykyisen rungon olevan varsin kattava pienen varustamon tarpeisiin. Tosin työn onnistuneisuutta pystytään arvioimaan vasta, kun järjestelmä on otettu käyttöön ja ohjeistusta käytetään oikeassa elämässä.

Työn valmistumista auttoi varustamon, erityisesti alusvastaava Samin Parviaisen tiivis läsnäolo alusta loppuun. Sovitut tapaamiset onnistuivat muutamaa poikkeusta lukuun ottamatta ja tarvittavia tietoja ei tarvinnut odottaa. Myös koulun puolella suhtautuminen oli kannustavaa ja ohjeistus selkeätä. Työn ollessa lähes valmis olen saanut siitä positiivista palautetta niin tilaajalta kuin myös opinnäytetyön ohjaajaltani. Palautteen perusteella uskon työn valmistuessaan täyttävän sille asetut odotukset ja vaatimukset.

LÄHTEET

- Alava, T. 2010. Kyamk. Turvallisuusjohtaminen ISM:n taustaa. Saatavissa: http://moodle.kyamk.fi/pluginfile.php/118141/mod_resource/content/1/TJ03.pdf haettu: 20.12.2013
- DNV. 2014. Matkustaja-alukset. Saatavissa: http://www.dnv.fi/toimialat/meritekniikka/alustyypit/matkustaja_alus/ haettu: 23.3.2014
- Eskola, L. 2013. Turvallisuusjohtamisjärjestelmä m/s Carmel alukselle, Ullanlinnan Traselex Oy. Saatavissa: <http://www.theseus.fi/handle/10024/63155> haettu:20.12.2013
- International maritime organization IMO. 2014. Brief history of IMO. Saatavissa: <http://www.imo.org/About/HistoryOfIMO/Pages/Default.aspx> haettu:20.12.2013
- International maritime organization IMO. 2014. History of SOLAS. Saatavissa: <http://www.imo.org/KnowledgeCentre/ReferencesAndArchives/HistoryofSOLAS/Pages/default.aspx> haettu: 20.12.2013
- International maritime organization IMO. 2002. International Safety Management (ISM) code 2002. Saatavissa: http://www.imo.org/blast/mainframe.asp?topic_id=287 haettu: 20.12.2013
- Kontosalo, L. 2012. Turvallisuusjohtamisjärjestelmä perinnepurjealukselle m/aux inga-lill, Helsingin Saaristolaivat Oy. Saatavissa: <http://www.theseus.fi/handle/10024/53849> haettu:7.1.2014
- Liikennevirasto. 2013. Vessel Traffic Services. Saatavissa: http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/ammattiliikenteen_palvelut/meriliikenteen_ohjaus/vts haettu: 10.2.2014
- Liikenteen turvallisuusvirasto TraFi. 2014. Turvallisuusjohtamisjärjestelmä. Saatavissa: http://www.trafi.fi/merenkulku/turvaasiat_isps_ja_ism/turvallisuusjohtamisjarjestelma haettu: 20.12.2013

- Lindahl, M. 2012. ISM-käsikirjan laatiminen raakapurjealukselle, Fregatti Oy. Saatavissa: <http://www.theseus.fi/handle/10024/47356> haettu: 2.1.2014
- RIBnet. 2012. What is a RIB? Saatavissa: <http://www.rib.net/> haettu:23.3.2014
- Rolls-Royce. 2014. Propellers. Saatavissa: <http://www.rolls-royce.com/marine/products/propulsors/propellers/index.jsp> haettu: 23.3.2014
- Suomisanakirja.fi 2014. Saatavissa: www.suomisanakirja.fi haettu: 16.3.2014
- Tuomola, V. 2010. Turun yliopiston merenkulkualan- ja tutkimuskeskuksen julkaisu- ja. Merenkulun turvallisuus suomalaisissa kauppa-aluksissa. Saatavissa: <http://mkkdok.utu.fi/pub/C52-Merenkulun%20turvallisuus.pdf> haettu: 20.12.2013
- Uttula, A. 2012. Liikenteen turvallisuusvirasto TraFi. Alusturvallisuuslain perusteella annettavat määräykset 12.1.2012. Saatavissa: http://www.trafi.fi/filebank/a/1326369682/b1b0b575cdd7f44a802a85a9c859e620/8886-Alusturvallisuuden_perusteella_annettavat_maaraykset_-_Uttula.pdf
- Viestintävirasto. 2013. Veneilijät ja merenkulku. Saatavissa: <https://www.viestintavirasto.fi/taajuudet/radioluvat/veneilijatjamerenkulku.html> haettu: 28.2.2013
- Wave and soul cruises Oy. 2014. Yhtiön internetsivut, Sami Parviaisen haastattelut talvi ja kevät 2014 ja Vv 55 -arkistot. Saatavissa: www.vartiovene55.fi haettu 20.12.2013
- Wirta, J. 2007. Turvallisuusjohtamisjärjestelmä, m/aux Astrid, Astrid Charter Oy. Saatavissa: <http://www.theseus.fi/handle/10024/955> haettu 9.12.2013

OSA II - TURVALLISUUSJOHTAMISKÄSIKIRJA

1. JOHDANTO

Tämän turvallisuusjohtamiskäsikirjan tarkoituksena on varmistaa yhtiön turvallisuuspolitiikan tavoitteet. Yhtiön turvallisuuspolitiikan tavoitteet ovat ihmisten turvallisuuden, omaisuuden vahingoittumisen ja ympäristön pilaantumisen estäminen ja huomiointaminen kaikissa olosuhteissa. Tämä turvallisuusjohtamiskäsikirja mukailee kansainvälistä ISM-turvallisuusjohtamissääntöä.

1.1 Määritelmät

Wave and Soul Cruises Oy on vuonna 2013 perustettu helsinkiläinen yksityinen yritys, jonka toimialana on tilausristeilyt Vv 55 -aluksella, yhtiöllä on myös suurehko 12 hengelle katsastettu RIB-kumivene. Tämän lisäksi Wave and Soul Cruises Oy tarjoaa kokous- ja saunatilaa yrityksille ja yksityisille. Yrityksen henkilöstö määrä vaihtelee purjehduskauden noin kahdeksasta talvikauden kahteen.

Yhtiön tavoitteena on tuottaa asiakkaille heidän tarpeidensa mukaisia palveluita merellisessä ympäristössä yhtiön toiminta-alueilla taloudellisesti kannattavasti. Yhtiön keskeisin ajatus on tuottaa palvelut turvallisesti, estäen loukkaantumiset tai ihmishenkien tai omaisuuden menetys sekä toimia ympäristöystävällisesti ainutlaatuisessa meriympäristössä.

Palautetta asiakkailta kerätään jatkuvasti ja toiminnan tärkeänä arvona on asiakastyytyväisyys, mitä pyritään jatkuvasti parantamaan. Aluksen kunto on tärkein asia yhdessä pätevän miehistön kanssa mikä vaikuttaa turvallisuuteen ja asiakastyytyväisyyteen. Alus pyritään pitämään virheettömässä kunnossa ja aluksen miehistö motivoituneena ja asiakaspalveluhenkisinä.

Yhtiön tiedot

Wave and Soul Cruises Oy

Jollaksentie 27 A

00850 Helsinki

Finland

Tel. +358 (0) 44 283 1688

e-mail: info(at)vartiovene55.fi

www.vartiovene55.fi

Y-tunnus: 2584209-5

Rekisteröitymispäivä: 26.11.2013

Kotipaikka: Helsinki

Omistajan tiedot

Laivan omistaa: Wave and Soul Cruises Oy

Hallituksen puheenjohtaja: Aki Karihtala

Toimitusjohtaja: Aki Karithala

1.2 Soveltaminen

Tätä turvallisuusjohtamiskäsikirjaa sovelletaan ainoastaan Wave and Soul Cruises Oy omistamalla Vartiovene 55 -aluksella.

1.3 Turvallisuusjohtamisjärjestelmän toiminnalliset vaatimukset

Wave and Soul Cruises Oy noudattaa ja ylläpitää turvallisuusjohtamisjärjestelmää, johon kuuluvat seuraavat vaatimukset:

1. Turvallisuus- ja ympäristöpolitiikka

2. Kirjalliset ohjeet ja toimintatavat varmistamaan aluksen turvallinen käyttö ja ympäristönsuojelu, lippuvaltion lakien ja määräysten mukaisesti
3. Määritellyt valtuudet ja yhteydenpitomallit meri - ja maahenkilöstön välillä
4. Toimintatavat raportoida onnettomuuksista ja puutteista tämän turvallisuusjohtamiskäsikirjan vaatimusten suhteen
5. Toimintatavat valmistautua hätätilanteisiin ja toimia niissä
6. Toimintatavat sisäisiin tarkastuksiin ja uusia turvallisuusjohtamisohjeistusta

2. VARUSTAMON TURVALLISUUS- JA YMPÄRISTÖPOLITIikka

2.1 Turvallisuuspolitiikka

Nykypäivän vaatimusten mukaisista laitteistoista huolimatta varustamon näkökulmasta aluksen turvallisen operoinnin lähtökohtana on kaikkien mahdollisten riskitekijöiden tunnistaminen, ennalta arvioinnin ja niihin varautumisen sekä onnettomuuksien ennaltaehkäisyn ja onnettomuustilanteessa oikeiden toimenpiteiden suorittamisen mahdollisimman nopeasti ja tehokkaasti lisävahinkojen estämiseksi.

1. Turvalliset menettelytavat aluksen käytössä ja turvallisena työympäristönä
2. Kaikkien tunnistettavien vaaratilanteiden varalle varotoimenpiteet
3. Jokaisella työntekijällä on velvollisuus huolehtia asiakkaiden turvallisuudesta
4. Varustamo ylläpitää ja kehittää turvallisuusjohtamisjärjestelmäänsä kansallisten ja kansainvälisten säädösten mukaan
5. Jatkuvasti parantaa aluksella sekä maissa olevan henkilöstön turvallisuusjohtamistaitoja koskien turvallisuus- ja ympäristönsuojeluhätätilanteita.

2.2 Ympäristöpolitiikka

Varustamon ympäristöpolitiikan tavoitteena on varmistaa, ettei sen toiminnasta koidu vahinkoa ainutlaatuiselle meriympäristölle. Meriympäristöä suojellakseen varustamo kieltää kaiken tyyppisen jätteen heittämisen mereen, jätteet toimitetaan satamien jätekeräyspisteisiin. Alukselle on laadittu tarkat ohjeet jätteiden käsittelystä, lajittelusta, kierrätyksestä ja ympäristölle vaarallisten aineiden säilytyksestä väärin toimintatapojen estämiseksi.

2.3 Johdon sitoutuminen

Minä Aki Karihtala, toimitusjohtajana sitoudun noudattamaan varustamon turvallisuusjohtamiskäsikirjan ohjeistusta.

3. NIMETTY HENKILÖ (DPA)

Varustamon DPA:na toimii alusvastaava Sami Parviainen 045 1397197

Nimetty henkilö vastaa varustamon turvallisuusjohtamisjärjestelmän käytännön toteutuksesta. DPA vastaa turvallisuus- ja ympäristönsuojeluasioista sekä tarjoaa riittävät resurssit näiden asioiden hoitamiseen aluksella. DPA toimii yhteyshenkilönä aluksen miehistön ja toimitusjohtajan välillä, mikäli aluksen miehistön jäsen haluaa kysyä tai keskustella turvallisuus- ja ympäristönsuojeluasioista, tulee hänen olla yhteydessä nimettyyn henkilöön.

DPA:n tehtävät:

- Vastaa turvallisuusjohtamisjärjestelmän käytännön toteutuksesta
- Toimii yhteyshenkilönä aluksen miehistön ja toimitusjohtajan välillä
- Korjaavien toimenpiteiden varmistaminen
- Poikkeamaraporttien käsittely
- Miehistön koulutustarpeiden arviointi

- Aluksen korjaukset, hankinnat, telakointi
- Aluksen eri katsastukset ja luokitukset
- Miehistön rekrytointi
- Toimii varustamon CSO:na

Onnettomuustilanteessa aluksen päällikkö ottaa yhteyden varustamon DPA:han, joka kokoaa ryhmän aluksen päällikön avuksi. Ryhmä huolehtii yhteydenpidosta eri sidosryhmiin kuten esimerkiksi pelastusviranomaisiin ja vakuutusyhtiöön.

4. VASTUUT JA VALTUUDET

Varustamon henkilöstömäärä pienuudesta johtuen työntekijöiltä odotetaan kykyä itseensä sekä tiimityöskentelyyn. Kiireisen sesongin aikana, jokaiselta työntekijältä odotetaan kykyä joustaa mahdollisuuksien mukaan ja auttaa ajankohtaiseksi todetuissa tehtävissä aluksella. Asiakaspalveluhenkisyys on myös ehdoton vaatimus koko varustamon henkilöstölle. Aluksen miehistö on velvollinen huolehtimaan niin omasta, työ-kaverin ja matkustajien turvallisuudesta.

4.1 Toimitusjohtaja

Toimitusjohtaja on varustamon ainoa vakituinen niin sanottu maapuolen työntekijä. Toimitusjohtaja osallistuu aluksen toimintaan aikataulun antamien mahdollisuuksien mukaan. Toimitusjohtaja osallistuu aktiivisesti varustamon turvallisuusjohtamisjärjestelmän noudattamiseen ja kehittämiseen.

Toimitusjohtajan tehtävät:

- Ylin päätösvalta aluksen asioihin
- Vastaa varustamon toiminnan johtamisesta
- Käyttöomaisuuden hankinnat ja myynnit

- Hyväksyy yli 3000 euron korjaustyöt / palvelut / laskut
- Vastaa sopimuksista ja vakuutuksista
- Vastaa varustamon tiedottamisesta
- Vastaa yrityksen markkinoinnista
- Osallistuu aluksen miehistön rekrytointiin
- Vastaa rahaliikenteestä ja palkoista
- Vastaa yhteydenpidosta yhteistyökumppaneihin

4.2 Varustamon alusvastaava

Varustamon alusvastaavan tehtävät ovat yhtiön henkilöstö määrästä johtuen monipuoliset ja haastavat. Alusvastaavan rutiinityötehtävät on tässä turvallisuusjohtamiskäsikirjassa sisällytetty kohtaan 9. NIMETTY HENKILÖ (DPA).

4.3 Päällikkö

Päälliköllä on aluksella ylin päätäntävalta ja vastuu aluksen ollessa miehitettynä, muuten DPA toimii aluksen vastuullisena päällikkönä. Tässä turvallisuusjohtamiskäsikirjassa annettu ohje tai määräys ei sulje pois oikeutta ja velvollisuutta ryhtyä sellaisiin toimenpiteisiin, jotka päällikkö katsoo aluksen, miehistön turvallisuuden tai ympäristövahinkojen estämisen kannalta tarpeellisiksi. Näissä toimissa varustamo on valmis ja sitoutunut antamaan kaiken mahdollisen tuen, jota päällikkö mahdollisesti tarvitsee voidakseen hoitaa velvollisuutensa turvallisesti.

Vastaanottaessaan päällikkyuden, sitoutuu päällikkö toimimaan varustamon turvallisuusperiaatteiden mukaan.

Aluksen päällikkönä toimivalta henkilöltä vaaditaan lain vaatima pätevyys aluksen kuljettamiseen, mikä on tällä hetkellä kotimaan laivurin pätevyys ja voimassa oleva merimieslääkärintodistus. Aluksen päällikön tulee tuntea varustamon turvallisuusjoh-

tamispolitiikka ja sitoutua noudattamaan sitä. Päällikön on tunnettava ja ymmärrettävä keskeisimmät lait ja asetukset koskien aluksen turvallista käyttöä ja ympäristönsuojelua. Päällikön tulee myös tuntea aluksen liikennealue ja olla kyvykäs ja motivoitunut johtamaan aluksen työtehtäviä.

Päällikön tehtävät:

- Aluksen merikelpoisuus
- Navigointilaitteistoista ja merikartoista vastaaminen
- Huolehtia kansainvälisten ja kansallisten asetusten ja lakien noudattamisesta
- Huolehtia turvallisuusjohtamisjärjestelmän valvonnasta, arvioinnista, kehittämisestä ja havaittujen puutteiden ja virheiden korjaamisesta.
- Huolehtia miehistön pätevyyksistä ja merimieslääkärintodistuksen voimassaolosta
- Kansimiesten kouluttaminen
- Päällikkö näyttää omalla esimerkillään yhtiön toimintamallit ja ohjeistaa miehistöä niistä tarvittaessa
- Harjoitusten pitäminen ja valvominen
- Päällikön tulee antaa käskyt ja ohjeet selkeällä tavalla väärinkäsitysten välttämiseksi
- Vastaa aluksen turvallisesta miehityksestä, kuitenkin vähintään miehitystodistuksen mukaisesti

4.4 Konepäällikkö

Konepäällikkö vastaa aluksen konehuoneen toiminnasta ja ylläpitää sen laitteistojen kuntoa parhaalla mahdollisella tavalla. Konepäällikkö toimii myös aluksen palopäällikkönä, hän huolehtii myös omalta osaltaan varustamon turvallisuusjohtamisjärjes-

telmän noudattamisesta. Konepäällikkö valmistelee ja pitää paloharjoitukset määräyksien edellyttämien määräajoin ja vastaa palontorjuntakalustosta. Konepäällikön tulee noudattaa aluksen eri laitteistoille laadittuja huoltosuunnitelmia, mikäli ohjeistuksessa havaitaan puutteita tulee konepäällikön keskustella niistä varustamon DPAn kanssa. Konepäällikkö tekee tiivistä yhteistyötä kansiosaston kanssa ja on tarvittaessa mukana konehuoneen ulkopuolella tapahtuvissa korjauksissa ja huolloissa. Konepäällikkö vastaa polttoaine-, voiteluaine- ja varaosatilauksista. Konepäällikkö pitää konepäiväkirjaa voimassa olevien asetusten ja määräysten mukaisesti.

4.5 Kansimiehet

Kansimiehet työskentelevät päällikön antamien ohjeiden mukaisesti tai joissakin tapauksissa konepäällikön. Kansimiehet sitoutuvat noudattamaan yhtiön turvallisuusjohtamisjärjestelmää. Kansimiehen vastuualueisiin kuuluu aluksen kiinnitys ja irrotus aluksen tulossa ja lähdössä, ruorimiehenä toiminen, ankkurointi, huoltotyöt, siivous ja jätehuolto. Varustamon liiketoiminasta johtuen risteilyiden aikana kansimiehen tehtävät ovat asiakaspalvelua, näihin kuuluu asiakkaiden vastaanotto, aluksen esittelyä ja järjestyksen valvonta.

4.6 Muu henkilöstö

Aluksen miehistys tulee suunnitella hyvissä ajoin ennen risteilyä, miehitykseen vaikuttavia asioita kuten reitti, sääennuste, risteilyn sisältö ja asiakasmäärä tulee huomioida. Aluksen päällikkö arvioi miehitystarpeen yhdessä toimitusjohtajan kanssa. Muu henkilöstö toimii aluksen päällikön ohjeiden mukaan.

5. RESURSSIT JA MIEHISTÖ

Jokaisella miehistön jäsenellä tulee olla voimassa oleva työtehtävien mukainen pätevyyskirja ja merimieslääkärin todistus. Pätevyyskirjat ja merimieslääkärin todistukset säilytetään aluksella työsuhteen ajan.

5.1 Aluksen työkieli

Aluksen työkieli on suomi.

5.2 Miehitys ja miehistön pätevyudet

Aina miehityksen tulee täyttää miehitystodistuksen mukainen minimimäärä eli 2 + 2, mikä tarkoittaa päällikköä, konepäällikköä ja kahta kansimiestä.

Päälliköltä vaaditaan kotimaan liikenteen laivurin pätevyys.

Konepäälliköltä vaaditaan vahtikonemestarin pätevyys.

Kansimiehiltä vaaditaan kotimaan liikenteen kansimiehen pätevyys.

5.3 Perehdytys

5.3.1 Välitön perehdytys

Uuden työntekijän perehdytys aloitetaan aluksella heti satamasta ennen lähtöä turvallisuusperehdytyksellä. Tähän kuuluvat kaikki turvallisuuteen liittyvät asiat, hälytysluettelon mukaisiin tehtäviin, turvallisuuslaitteisiin ja hätäpoistumisteihin sekä varustamon turvallisuusjohtamisjärjestelmä. Perehdytyksen jälkeen täytetään perehdyttämislomake, joka päivätään ja allekirjoitetaan perehdytettävän ja perehdyttäjän toimesta. On tärkeätä, että perehdytykseen varataan tarpeeksi aikaa ja, että perehdytys tapahtuisi aina saman kaavan mukaisesti jolloin minimoitaisiin unohdusten määrä.

5.3.2 Työhön perehdytys

Työhön perehdytyksen tulisi suorittaa sen osaston työntekijä millä uusi työntekijä tulee työskentelemään, mahdollisimman pian turvallisuusperehdytyksen jälkeen. Perehdytyksen tavoitteena on arvioida uuden työntekijän soveltuvuus, ammattitaito ja luoda myönteinen asenne alustyöskentelyä kohtaan sekä tuoda esille varustamon toimintaperiaatteet.

Perehdys ei koske vain uusia työntekijöitä, vaan myös vanhoja työntekijöitä tulee perehdyttää tarpeen mukaan.

5.3.3 Työhönotto ja työsopimukset

Uudet työntekijät varustamoon palkkaa yhtiön toimitusjohtaja yhteistyössä alusvastaavan kanssa. Lisämiehistöä tai -henkilöstöä palkataan tarpeen mukaan määräaikaisilla sopimuksilla. Jatkuvaa työsopimusta edeltää kolmen kuukauden koeaika. Ennen työhönottoa tarkastetaan hakijan ammatillinen pätevyys, voimassa oleva merimieslääkärintodistus ja arvioidaan henkilön soveltuvuus työtehtävään. Aluksen päälliköllä on oikeus palkata risteilykohtaista lisämiehistöä toimitusjohtajan tai alusvastaavan suositumuksella.

5.4 Työsuojelu

Tämän turvallisuusjohtamisjärjestelmän laatimisen pohjana on luoda alukselle turvallinen työympäristö. Turvallisuusjohtamisjärjestelmään on pyritty keräämään toimintamalleja eri tilanteisiin turvallisen työskentelyn näkökulmasta. Järjestelmään on pyritty arvioimaan vaaratekijöitä mitä tämän tyyppisellä aluksella saattaa kohdata laivatyössä, ennakoimalla vaaratilanteet pyritään vaaran mahdollisuus saamaan kokonaan pois aluksen toimintatavoista. Työmenetelmien ja turvallisuusjohtamisjärjestelmän jatkuva kehittäminen on paras tapa ennakoida, välttää ja korjata työhön liittyvät vaaratekijät.

Vv 55:llä aluksen päällikkö toimii aluksen työsuojelupäällikkönä, työsuojelupäällikkö vastaa turvallisuusjohtamisjärjestelmän ja turvallisten työtapojen noudattamisesta sekä oikeiden suojarusteiden käytöstä töitä tehdessä.

Varustamon toimintatavat on pyritty kokoamaan mahdollisimman kattavasti, mutta selkeästi miehistön jäsenille eri tilanteiden varalle tähän turvallisuusjohtamiskäsikirjaan. Jokaiselle työntekijälle tulee varata riittävästi aikaa sen lukemiseen.

Turvallisuusjohtamiskäsikirjaa pyritään kehittämään jatkuvasti turvallisuuden ja ympäristönsuojelun näkökulmista, joten mahdollisten virheiden korjaaminen ja yleinen keskustelu käsikirjan kattavuudesta on välttämätöntä ja tervetullutta.

Turvallisuusjohtamiskäsikirjan liitteenä olevia tarkistuslistoja tulee käyttää, näin välttää muistinvaraiselta toiminnalta.

5.5 Alkoholi- ja huumepolitiikka

Alkoholin nauttiminen tai alkoholin vaikutuksen alaisena esiintyminen työaikana on kielletty. Tämä tulee ennakoida myös vapaavahdin aikana. Työaikana päihtyneenä esiintyvä henkilö tulee poistaa työpaikalta välittömästi. Toistuvasti päihtyneenä esiintyvällä henkilöllä on alkoholiongelma, josta on ilmoitettava kirjallisesti varustamon toimitusjohtajalle, joka vastaa mahdollisista jatkotoimista.

Huumausaineiden käyttö ja hallussapito on ehdottomasti kiellettyä. Käytön tai hallussapidon paljastuminen johtaa työsopimuksen irtisanomiseen.

Tupakointi on sallittu aluksen ulkokansilla.

6. TURVALLISUUSJOHTAMISJÄRJESTELMÄN SEURANTA JA KEHITTÄMINEN

Aluksen päällikön ja konepäällikön velvollisuuksiin kuuluu turvallisuusjohtamisjärjestelmän noudattamisen seuranta omalta osaltaan, mikäli toimintatapaohjeistuksessa havaitaan puutteita tai virheitä tulee niistä raportoida välittömästi kirjallisesti varustamon turvallisuuspäällikölle. Turvallisuuspäällikkö käsittelee raportoidut puutteet tai virheet ja antaa tarvittavat ohjeet muutoksien tekemiseen.

Turvallisuusjohtamisjärjestelmän kehittämisestä vastuu jakautuu koko miehistön ja varustamon henkilöstön harteille. Järjestelmää tulee kehittää jatkuvasti, järjestelmä ei tule koskaan olemaan kaiken kattava vaan sitä pyritään jatkuvasti kehittämään yhteisen työturvallisuuden ja ympäristöystävällisyyden parantamiseksi.

7. HÄTÄTILANNEVALMIUS

Vv 55:llä on valmistauduttu mahdollisia hätätilanteita varten luomalla ohjeistus toimintatapoineen ja hälytysluettelon mukaiset tehtävät etukäteen. Tätä valmiutta ylläpidetään säännöllisillä harjoituksilla.

Alukselle laaditut toimintaohjeet ovat mahdollisia hätätilanteita varten, hätätilanneohjeistus on sisällytetty tähän varustamon turvallisuusjohtamiskäsikirjaan. Aluksen ollessa merellä päällikkö johtaa aluksen hätätilannetoimintaa. Aluksen koko miehistön tulee olla lukenut yhtiön turvallisuusjohtamiskäsikirja ennen matkalle lähtöä. Varus-

tamon tulee huolehtia, että jokaiselle miehistön jäsenellä on tarpeeksi aikaa tutustua turvallisuusjohtamiskäsikirjaan.

7.1 Harjoitusohjeistus

Eri tyyppiset harjoitukset aluksella tulee suorittaa niin, ettei niistä koidu häiriöitä asiakkaille. Harjoituksia suunniteltaessa tulee huomioida tulevat asiakastilaisuudet ja aikatauluttaa harjoitukset niin, että harjoituksiin varataan riittävästi aikaa. Aluksen päälliköllä on vastuu harjoitusten suunnittelusta ja vetämisestä, pois lukien paloharjoitus minkä suunnittelusta vastaa konepäällikkö. Harjoituksista tulee tehdä todenmukaisia ja niiden tulee olla vaihtelevia. Kaikissa harjoituksissa on tiettyjä asioita mitkä tulee käydä läpi joka kerta ja varmistaa miehistön tiedot ja taidot, tällaisia asioita ovat käytössä olevat välineet, niiden sijainti, niiden käyttö sekä niiden säilytys. Harjoitusten tarkoituksena antaa koko miehistölle hyvät valmiudet hätätilanteita varten, tämän takia harjoitusten suunnittelulla ja toteutuksella on erittäin suuri merkitys näiden valmiuksien tason kannalta. Harjoituksissa tulisi pyrkiä kiinnittämään huomiota alustyyppiin, matkustaja-alus. Harjoituksissa tulee huomioida mahdollisuuksien mukaan matkustajat ja kuinka toimia eri hätätilanteissa matkustajien kanssa.

7.2 Hätätilanneharjoitukset

Turvallisuusharjoitukset järjestetään aina purjehduskauden alussa keväällä, tämän jälkeen vähintään kerran kuukaudessa tai kun miehistöstä vaihtuu 25 % ja mikäli vaihtuva miehistö ei ole osallistunut Vartiovene 55:n harjoituksiin edellisen kuukauden aikana.

Harjoituksiin osallistuu koko aluksen miehistö, harjoituksista vastaa aluksen päällikkö yhteistyössä varustamon DPA:n kanssa.

Harjoitusten jälkeen pidetään palautetilaisuus, missä kerrataan harjoitusten kulku ja pohditaan mahdollisia ohjeistuksen puutteita, mikäli puutteita esiintyy kehitetään/muutetaan ohjeistusta.

Harjoituksista pidetään kirjaa, kirjanpitoon merkataan harjoitusten aihe, aika ja paikka, osallistujat ja arvio harjoituksista.

- Pelastusliivien, paukkuliivien, pelastuslautojen, pelastusrenkaat, radiolaitteet, pyrotekniset hätämerkit ja hätämerkkien ja pelastautumispukujen käyttö ja sijainti
- Palontorjuntalaitteisto: palopumppu, kiinteät järjestelmät, alkusammutusvälineet ja käyttö

7.2.1 Evakuointiharjoitukset

Harjoitukset järjestetään aina purjehduskauden alussa keväällä, tämän jälkeen vähintään kerran kuukaudessa tai kun miehistöstä vaihtuu 25 % ja mikäli vaihtuva miehistö ei ole osallistunut Vartiovene 55:n harjoituksiin edellisen kuukauden aikana. Harjoituksiin osallistuu aluksen koko miehistö.

Harjoituksissa perehdytään vähintään seuraaviin asioihin: Pelastuslautojen sijainti ja käyttö. MOB-tilanne, kuinka toimitaan eri olosuhteissa. Aluksen jättö-tilanne, turvalliset toimintatavat ja miehistön jäsenten tehtävät. Harjoituksissa tarkastetaan RIB-vene, liivit, ponttonien ilmamäärä, pilssi, moottori ja ohjauslaitteet, polttoaineen määrä. Harjoituksen yhteydessä tarkastetaan myös muut pelastautumisvälineet kuten liivit, pelastautumispuvut, radiolaitteet, hätäraketit ja soihdut, polttomoottorikäyttöinen hätäpalopumppu, hätävalaistus. Harjoituksia johtaa aluksen päällikkö. Harjoitusten jälkeen pidetään palautetilaisuus, mahdolliset puutteet kirjataan ja arvioidaan harjoituksia.

7.2.2 Paloharjoitukset

Paloharjoitukset järjestetään aina purjehduskauden alussa keväällä, tämän jälkeen vähintään kerran kuukaudessa tai kun miehistöstä vaihtuu 25 % ja mikäli vaihtuva miehistö ei ole osallistunut Vartiovene 55:n harjoituksiin edellisen kuukauden aikana. Harjoituksiin osallistuu aluksen koko miehistö.

Harjoituksia suunniteltaessa tulisi käyttää riittävästi aikaa harjoitusten suunnitteluun, jotta harjoituksista tulisi mielekkäitä ja monipuolisia.

7.2.3 Mies yli laidan (MOB)

Hälytysmerkki: Yleishälytys = kolme pitkää äänimerkkiä sumutorvella

Toimenpiteet merelle:

1. Putoamisen havainnut heittää pelastusrenkaan tai mitä tahansa kelluvaa tähystyksen helpottamiseksi.
2. Ilmoitus komentosillalle
3. Koko miehistö komentosillalle

Päällikön tehtävät:

1. Päällikkö antaa hälytyksen ja laukaisee MOB poijun
2. Positio GPS:n MOB-näppäimellä
3. Antaa tarvittaessa pikasanoman ja tiedottaa lähistöllä olevia aluksia mahdollisen avun saamiseksi
4. Huolehtii aluksen ohjailusta ja radioliikenteestä

Konepäällikön tehtävät:

1. Yhteydenpito komentosillalle käsi-VHF:llä kanava 15
2. Avustaa nostossa

Kansimiesten tehtävät:

1. Virittää MOB-verkon määrätylle sivulle
2. Pukee pelastautumispuvun päälle, hakee keksin ja heittoliinan
3. Valmiina nostamaan pudonnut merestä

Mikäli putoamista ei havaita

Tehtävät:

1. Arvioidaan milloin henkilö on nähty viimeksi
2. Arvion perusteella ja kuljetun reitin perusteella määritetään mahdollinen putoamispaikka
3. Putoamispaikkaa määrittäessä huomioitava olosuhteet
4. Varoitetaan lähialueen aluksia
5. Päällikön ilmoitus meripelastuskeskukseen
6. Jatketaan etsintöjä meripelastusjoukkojen kanssa

Toimenpiteet satamassa:

1. Putoamisen havainnut heittää pelastusrenkaan
2. Hälyttää lisäapua
3. Virittää tarvittaessa MOB-verkon

7.2.4 Karilleajo

Hälytysmerkki: Yleishälytys = jatkuva ääni

Toimenpiteet:

1. Koko miehistö komentosillalle
2. Selvitetään onko loukkaantuneita
3. Yhteydenpito käsi-VHF:llä kanava 15
4. Selvitetään vauriot, tilanearvio ja päätetään jatkotoimenpiteistä

Päällikön tehtävät:

1. Tarkastaa aluksen sijainnin, kirjaa tapahtumat
2. Toimii pelastuspäällikkönä
3. Hoitaa radio- ja puhelinliikenteen, lähettää tarvittaessa hätäsanoman
4. Tarkistaa aluksen vakavuuden
5. Uppoamisvaarassa olevan aluksen ohjaaminen matalikolle
6. Antaa ensiapua loukkaantuneille

Konepäällikön tehtävät:

1. Kartoittaa konehuoneen vahingot
2. Seuraa polttoaine ja voiteluöljytankkien pintoja ja arvio vuodon suuruuden

Kansimiesten tehtävät:

1. Yhteydenpito käsi-VHF kanavalla 15
2. Kartoittaa aluksen vauriot
3. Peilaa tarvittaessa makeavesitankin
4. Toimii annettujen ohjeiden mukaisesti

7.2.5 Vuoto

Hälytysmerkki: Yleishälytys = jatkuva äänimerkki

Toimenpiteet:

1. Koko miehistö komentosillalle
2. Yhteydenpito käsi-VHF:llä, kanava 15

3. Selvitetään vuodon sijainti

Päällikön tehtävät:

1. Ohjeistaa matkustajia
2. Johtaa tilannetta
3. Toimii pelastuspäällikkönä
4. Hoitaa radio- ja puhelinliikenteen, lähettää tarvittaessa hätäsanoman
5. Tarkistaa aluksen vakavuuden
6. Uppoamisvaarassa olevan aluksen ohjaaminen matalikolle

Konepäällikön tehtävät:

1. Käynnistää tyhjennyspumpun
2. Selvittää mahdollisen vuodon konehuoneesta
3. Raportoi päällikölle
4. Odottaa ohjeita
5. On valmiudessa venttiilikeskuksen välittömässä läheisyydessä

Kansimiesten tehtävät:

1. Toinen kansimiehistä tarkastaa keula- ja toinen peräosastontilanteen
2. Raportoivat päällikköä
3. Ohjeistavat matkustajia

4. Sulkevat vesitiiviit ovet päällikön määräyksestä, muista tarkastaa ettei ketään tilassa ennen kuin suljet ovet!
5. Toimivat päällikön ohjeiden mukaan

7.2.6 Yhteentörmäys

Yhteentörmäyksessä kiinteän esteen kanssa toimitaan kuten pohjakosketuksessa.

Yhteentörmäyksessä toisen aluksen kanssa toimitaan kuten pohjakosketuksessa, oman aluksen turvallisuuden lisäksi on huomioitava toisen aluksen henkilöstön ja aluksen turvallisuus.

Toisissaan kiinni olevia aluksia ei tule irrottaa ennen kuin varmistetaan molempien kelluvuus ja vakavuus.

Tapahtumien kulku kirjataan ylös mahdollisimman tarkasti kuten myös toisen aluksen tiedot.

7.2.7 Ensiapuharjoitus / Sairastapaus tai vakava loukkaantuminen aluksella

Harjoituksissa kerrataan ensiapuvälineiden sijainti aluksella, ensiapuvälineiden laajuus, ensiapuvälineiden käyttö, tarkastetaan ensiapuohjeiden ohjeistus ja verrata niiden hetkiseen ohjeistukseen. Paarien käyttöä tulisi harjoitella vaihtelevissa kohteissa. Sairastapausten varalle olisi hyvä kerrata yleisimmät sairaudet ja kuinka tunnistaa ne. Vakavia loukkaantumisia varten kerrataan ohjeistus, toimintatavat hätähälytystä tehtäessä, hätäjärjestys onnettomuustilanteessa ja hätänumerot.

Tehtävät ensiapu/sairastapaus/vakava loukkaantuminen tilanteessa:

1. Ensiapu ja lisäloukkaantumisen estäminen
2. Hälytys
3. Ilmoitus päällikölle
4. Päällikkö tekee päätöksen jatkotoimenpiteistä ja yhteydenotosta hätäkeskukseen

5. Miehistö toimii päällikön ohjeiden mukaisesti
6. Henkilöllisyystodistus, annettujen lääkkeiden pakkaukset mukaan sairaalaan jne.
7. Jos aluksella matkustajia voidaan tiedustella onko joukossa lääkäriä tai muita ammattilaisia

7.2.8 Hätäohjaus

Aluksessa on kaksi erillistä hydraulista ruorijärjestelmää, ylä- ja alaohjaamossa. Jos yläohjaamon ruori lakkaa toimimasta siirrytään alaohjaamoon ja tarkista alaohjaamon ruorin toiminta. Mikäli alaohjaamon ruorikaan ei toimi siirrytään hätäohjaukseen.

Toimintaohjeet:

1. Peräsinakselin jatkokappaleet ja peräsinpinnat ovat telineissä aluksen kyljillä
2. Irrota suojakappaleet kannelta
3. Laita peräsinakselin jatkokappaleet paikoilleen.
4. Liitä pinna jatkokappaleeseen
5. Avaa radistin hytissä oleva ruorijärjestelmän vapaakiertoventtiili
6. Odota ohjailukomentoja

7.2.9 Blackout

Aluksessa on kaksi apukonetta, jotka tuottavat sähköä merellä. Jos kuitenkin sähkön tuotannossa syntyy häiriöitä, käynnistyy hätägeneraattori. Hätägeneraattori syöttää sähköä sprinkler-pumpulle, asentamalla välikaapeli generaattorin ja maasähköpistokkeen väliin saadaan ohjattua hätägeneraattorin tuottoa päätauluun.

Blackout tilanteessa tehtävät:

Päällikkö:

1. Ilmoitus muulle liikenteelle, VTS tarvittaessa
2. Ohjeistaa kansimiehiä valmistautumaan ankkurointiin
3. Meriteiden mukaiset valot ja merkkikuviot
4. Jos vikaa ei pystytä korjaamaan nopeasti niin yhteys varustamon DPA:han

Konepäällikkö:

1. Kytkee välikaapelin generaattorin ja maasähköpistokkeen välille
2. Kytkee suurimmat sähkönkuluttajat sulakkeista pois (kiuas, poreamme)
3. Kytkee valaistuksen päälle
4. Selvittää sähkön syötön häiriötä
5. Pitää päällikön ajan tasalla

Kansimiehet

1. Informoivat ja auttavat matkustajia
2. Valmistelevat ankkurin
3. Avustavat konepäällikköä tarvittaessa

7.3 Hätäankkurointi

Hätäankkurointi suoritetaan aluksen päällikön määräyksestä.

1. Kansimies käynnistää ankkuripelin alaohjaamosta ja ottaa käsi-VHF:n kanava 15
2. Kansimies noutaa ankkuripelin koplingin avausraudan
3. Kansimies löysää vanttiruuvin ja poistaa karhunkouran ketjusta

4. Kansimies löysää kitkajarrua ja ajaa ketjupyörää hieman sisään ja poistaa hammasvarmistuksen hammaspyörältä
5. Kansimies kiristää kitkajarrun
6. Avataan ankkuripelin koplinki
7. Ilmoitus päällikölle
8. Päällikkö antaa luvan lekottaa ankkurin ja ilmoittaa halutun sakkeliin määrän
9. Kansimies avaa kitkajarrun
10. Kansimies laskee halutut sakkelit
11. Kansimies kiristää kitkajarrun
12. Kansimies odottaa ohjeita

7.4 Häätätilanneohjeet matkustajille

Hätätilanneohjeet matkustajille

Yleishälytys: Jatkuva äänimerkki

Kokoontumispaikka: Peräkansi

1. Häätätilanteesta asiakkaita tiedotetaan joko kuulutusjärjestelmän tai miehistön välityksellä
2. Pysy rauhallisena ja odota miehistön ohjeita
3. Laivalla on pelastusliivejä kaikille. Miehistö jakaa pelastusliivit tarvittaessa ja opastaa niiden pukemisessa
4. Mikäli havaitset vaaratilanteen, ilmoita siitä henkilökunnalle

7.5 Helikopterioperaatiot

Helikopterioperaatiot liittyvät sairaskohtauksiin, vakaviin loukkaantumisiin tai aluksen jättöön. Helikopterin päällikkö toimii aina operaation päällikkönä, hän ohjeistaa aluksen päällikköä. Aluksen päällikkö ohjeistaa miehistöä ohjeistuksen pohjalta.

Helikopterista annetaan ohjeet eri toimintoja varten mikäli aluksen miehistön apua tarvitaan!

Älä tee mitään ellei sinua ole käsketty!

Ennen kopterin saapumista tehtävät:

- Ensiapu, mikäli käsketty/mahdollista
- Sammutusvälineiden varaaminen, paloletku paineistettuna ja käsisammuttimia
- Potilaan valmistelu, mikäli käsketty/mahdollista (helikopterista laskeutuu AINA pintapelastaja avuksi)
- Matkustajien siirto sopivaan paikkaan
- Kaikki irtonaiset tavarat pois kannelta
- Kansivalaistus tilanteet mukaan
- Potilaan siirto, mikäli käsketty/mahdollista

Päällikön tehtävät:

- Huolehtii aluksen ohjailusta
- Radioliikenne kopterin ja aluksen välillä
- Ohjeistaa muuta miehistöä
- Toimii helikopterin päällikön ohjeiden mukaan

- Ilmoittaa tapahtuneesta varustamoon / DPA:lle

7.6 Hätähälytykset

Hätähälytyksen voi tehdä kuka tahansa miehistön jäsen.

7.6.1 Hätähälytykset merellä

Hätähälytys annetaan merellä VHF-DSC 70 ja VHF 16- kanavilla ja tarvittaessa myös VTS:lle.

7.6.2 Hätähälytykset satamassa

Hätähälytys annetaan puhelimitse yleiseen hätänumeroon 112.

7.6.3 Toimintatapa hätähälytystä tehtäessä

1. Kerro aluksesi nimi ja anna yhteystietosi
2. Kerro sijaintisi mahdollisimman tarkasti
3. Kerro onko loukkaantuneita tai ihmishenkiä vaarassa ja mitä on tapahtunut
4. Kerro mitä apua tarvitset
5. Vastaa kysymyksiin
6. Kuuntele toimintaohjeet
7. Lopeta puhelu vasta luvan saatuasi

7.7 Hälytysjärjestys onnettomuustilanteessa

Merellä

1. Meripelastuskeskus (MRCC)

2. DPA
3. Merenkulun tarkastaja, tarvittaessa

Satamassa

1. Yleinen hätänumero
2. DPA
3. Merenkulun tarkastaja, tarvittaessa

7.8 Hätäpuhelinnumerot

Meripelastuksen hätänumero 0294 1000

Meripelastuskeskus Turku MRCC 0294 1001

Meripelastuslohkokeskus Helsinki MRSC 0294 1002

Yleinen hätänumero 112

Suomenlahden merivartiosto 071 872 6000 (vaihde)

Helsingin merivartioasema 071 872 6310

Porvoon merivartioasema 071 872 6250

Kotkan merivartioasema 071 872 6100

Porkkalan merivartioasema 071 872 6350

Tammisaaren merivartioasema 071 872 6410

Hangon merivartioasema 071 872 6450

DPA, Sami Parviainen 045 139 7197

Merenkulun tarkastaja 0203 28010

Suomenlahden meriliikennekeskus VTS 0204 4853 91

8. LAIVATOIMINNOT

Vv 55:n alustoimintojen jatkuvalla kehittämisellä pyritään toimintojen tehokkuuteen, korkeaan turvallisuustasoon, liiketoiminnan ympäristöystävällisyyteen ja tämän kautta asiakastyytyvyyteen. Wave and Soul Cruises Oy uskoo jatkuvan koulutuksen sekä riskien kartoituksen ja kattavien selkeiden toimintaohjeiden yhdessä harjoitusten kanssa olevan paras tapa päästä asetettuihin tavoitteisiin.

Varustamon turvallisuusjohtamiskäsikirjaan on laadittu toimintaohjeet kattavasti rutiini ja hätätilanne toimintaa varten.

8.1 Päällikön tehtävät

8.1.1 Ennen lähtöä

Aluksen operoinnin lähtökohtana on turvallisuus ja asiakastyytyvyys. Aluksen päällikkö suunnittelee reittisuunnitelman hyvissä ajoin ennen risteilyä. Asiakkaan toivomukset reitistä huomioidaan mahdollisimman hyvin, kuitenkin turvallisuutta noudattaen. Äkillisestä olosuhteiden muutoksesta tulee informoida asiakasta ja vaihtoehtoinen reittisuunnitelma tulee esittää asiakkaalle. Vuorovaikutus asiakkaan kanssa on erittäin tärkeätä asiakastyytyvyyden kannalta.

Aluksen päällikkö pitää laivapäiväkirjaa voimassa olevien lakien ja asetusten mukaisesti.

Ennen irrotusta päällikkö varmistaa aluksen miehistöltä, että mitään poikkeavaa ei ole havaittu. Ennen lähtöä matkustajat tulee perehdyttää aluksen turvallisuusohjeistukseen, lisäksi miehistön ja sisätilojen esittely sekä turvalliset kulkureitit ja pelastusliivien sijainti.

Ennen lähtöä suoritettavat rutiinitestaukset:

- Peräsin, peräsinkulmaosoitin toimii
- KaMeWan testaus
- Navigointilaitteet päälle, tarkastetaan että toimivat
- Kulkuvalot päälle, toimivatko
- Lipun nosto, liputusohjeen mukaisesti
- Kartat esiin
- Radio päälle, testaus ja ilmoitus VTS:lle
- Tarvittavat merkinnät laivapäiväkirjaa, matkustajien määrä jne.

8.1.2 Merellä

Aluksen päällikkö vastaa aluksen turvallisesta navigoinnista ja purjehtii asiakkaan toivomusten mukaista reittiä mahdollisuuksien mukaan vaarantamatta alusturvallisuutta ja noudattaen hyvää merimiestapaa. Päällikkö suorittaa tarvittavat merkkaukset laivapäiväkirjaan ja hoitaa radioliikennettä voimassa olevien määräysten ja asetusten mukaisesti.

Päälliköllä on velvollisuus ja oikeus poistaa alukselta asiakkaat jotka aiheuttavat aiheuttavat vaaraa aluksen, henkilökunnan tai asiakkaiden turvallisuudelle. Asiasta ilmoitetaan aina poliisille. Poiston aiheuttamista ylimääräisistä kuluista vastaa asiakas.

8.1.3 Tulo satamaan

Päällikkö huolehtii, että alus kiinnitetään turvallisesti laituriin ja antaa ilmoituksen VTS:lle. Paikka ja olosuhteet tulee huomioida. Kun alus on kiinnitetty turvallisesti antaa päällikkö "luvat alas" ja ilmoittaa konepäällikölle, että koneet voidaan sammuttaa.

Tulorutiinit:

- Navigointilaitteistot pois päältä

- Kulkuvalot pois päältä, sopiva valaistus olosuhteiden mukaan päälle
- Radio pois päältä
- Merkinnot laivapäiväkirjaan
- Lipun lasku tarvittaessa, liputusohjeen mukaisesti
- Kartat pois

8.2 Konepäällikön tehtävät

8.2.1 Ennen lähtöä

Konepäällikölle on laadittu kattava kirjallinen ohjeistus konehuoneen valmistelusta ennen lähtöä. Ohjeistusta tulee noudattaa. Konepäällikkö antaa kansimiehille käskyn maakaapelin irrotukseen aluksen siirryttyä omaan sähkötuotannon piiriin. Konepäällikkö ilmoittaa sillalle kun on valmis antamaan KaMeWan ohjailuun tarvittavat "luvat ylös", tämän jälkeen päällikkö kuittaa "luvat" sillalla, minkä jälkeen ohjailu siirtyy sillalle. Konepäällikkö tekee tarpeelliset kirjaukset konepäiväkirjaan.

8.2.2 Merellä

Konepäällikkö vastaa ajon aikana konehuoneen toiminnasta, ja tarpeen vaatiessa auttaa kansiosastoa mikäli tilanne vaatii pikaista korjausta. Mikäli konehuoneessa tai aluksen koneistoissa ilmenee jotain poikkeavaa matkan aikana tulee konepäällikön tiedottaa aluksen päällikköä niistä viipymättä. Konepäällikkö vastaa konepäiväkirja merkinnöistä voimassa olevien asetusten ja määräysten mukaisesti.

8.2.3 Tulo satamaan

Konepäällikölle on laadittu kattava kirjallinen ohjeistus tuloa ja koneistojen sammutusta varten. Ohjeistusta tulee noudattaa. Konepäällikkö saa päälliköltä "luvat alas" jonka jälkeen hän voi aloittaa konehuoneen tulo- ja sammutusreitit ja sammuttaa pääkoneet ohjeistuksen mukaan. Maakaapelin kytkemisen jälkeen konepäällikkö siirtää aluksen valtakunnan sähköverkkoon. Konepäällikkö tekee tarvittavat merkinnät konepäiväkirjaan.

8.3 Kansimiehet

8.3.1 Ennen lähtöä

Lähtöön liittyvät rutiinit:

- Aluksen siisteydestä ja puhtaudesta huolehtiminen hyvissä ajoin
- Tavaroiden, ruokien ja juomien vastaanotto
- Häätöpelastusteiden lukkojen avaus ja esteettömän kulun varmistaminen
- Liivikaappien lukkojen avaus
- Portit auki ja maihinkulkusilta valmiiksi
- Asiakkaiden vastaanotto, opastaminen ja perehdyttäminen
- Maihinkulkusilta pois, otetaan risteilylle mukaan mikäli päällikkö määrää
- Maakaapelin irrotus, konepäällikkö antaa luvan
- Portit kiinni
- Köysien lekotus päällikön antamien ohjeiden mukaan
- Alus saatetaan meriklaariin, oltava aina aluksen ollessa liikkeessä

8.3.2 Meriklaari

Aluksen tulee olla meriklaarissa aina sen ollessa kulussa. Meriklaarista tehdään merkintä laivapäiväkirjaan.

8.3.3 Merellä

Kansimiehet toimivat risteilyn aikana päällikön antamien ohjeiden mukaisesti, mikäli mitään erityisiä tehtäviä ei anneta vastaavat kansimiehet asiakkaiden opastamisesta,

saunomisen ja uimisen valvomisesta, uiminen tapahtuu ainoastaan päällikön luvalla. Mikäli tarve vaatii kansimies toimii ruorimiehenä tai tähystäjänä.

8.3.4 Tulo satamaan

Kansimiehet kiinnittävät aluksen päällikön ohjeistuksen mukaan, ja ilmoittavat päällikölle kun alus on kiinnitetty turvallisesti.

Tulorutiinit:

- Portit auki
- Maihinkulkusilta paikoilleen
- Maakaapelin kiinnitys
- Asiakkaiden saatto laivasta laiturille turvallisesti
- Tavaroiden siirtäminen laiturille
- Hätäpoistumisteiden ja muiden kulkuteiden lukitseminen tarpeen mukaan
- Pelastusliivi kaappien lukitseminen tarpeen mukaan
- Siivous
- Maihinkulkusilta pois, jos alus jää miehittämättä
- Portit kiinni, jos alus jää miehittämättä
- Hälytykset päälle, sovitusti

8.4 Ankkurointi

Ankkurointi suoritetaan aluksen päällikön määräyksestä.

1. Kansimies käynnistää ankkuripelin alaohjaamosta ja ottaa käsi-VHF:n kanava 15
2. Kansimies noutaa ankkuripelin kopleingin avausraudan
3. Kansimies löysää vanttiruuvien ja poistaa karhunkouran ketjusta
4. Kansimies löysää kitkajarrua ja ajaa ketjupyörää hieman sisään ja poistaa hammasvarmistuksen hammaspyörältä
5. Ilmoitus päällikölle
6. Päällikkö antaa luvan lekottaa ankkurin ja ilmoittaa halutun sakkeliem määrän
7. Kansimies ajaa ankkuripellillä ketjua mereen
8. Kansimies laskee halutut sakkelit
9. Ilmoitus päällikölle
10. Kansimies näyttää ankkuriketjun suunnan päällikölle
11. Kansimies kiristää kitkajarrun
12. Kansimies odottaa ohjeita

Ankkuria nosto tehdään päällikön määräyksestä

1. Kansimies käynnistää ankkuripelin alaohjaamosta ja ottaa käsi-VHF:n kanava 15
2. Toinen kansimies noutaa vesiletkun
3. Kansimies näyttää ankkuriketjun suunnan päällikölle
4. Kun päällikkö ilmoittaa kun ankkurin nosto voidaan aloittaa
5. Kansimies löysää kitkajarrun

6. Kansimies ajaa ketjua sisään tasaista vauhtia toisen kansimiehen seurattessa ankkurin esteetöntä kulkua samalla näyttäen päällikölle ankkuriketjun suuntaa
7. Mikäli ketju tai ankkuri on mutainen tulee se huuhdella vesiletkulla puhtaaksi
8. Kun nosto on suoritettu ilmoitus päällikölle
9. Kansimies kiristää kitkajarrun
10. Kansimies asettaa hammas varmistuksen hammaspyörälle
11. Ilmoitus päällikölle
12. Kansimies laittaa karhunkouran paikoille ja kiristää vanttiruuvin
13. Kansimies sulkee ankkuripelin koplingin
14. Kansimies sammuttaa ankkuripelin alaohjaamosta ja vie käsi-VHF:n paikoilleen
15. Huuhtelee kannen tarvittaessa

8.5 Matkustajaluettelo

Alle vuorokauden kestävillä purjehduksella asiakkaiden määrä lasketaan ennen lähtöä ja kirjataan laivapäiväkirjaan, purjehduksen päätyttyä asiakkaat lasketaan jälleen ja varmistetaan, että määrä on pysynyt samana.

Yli vuorokauden kestävillä purjehduksilla kirjataan kaikkien matkustajien koko nimet ja syntymäajat osallistujaluetteloon, ellei asiakas toimita sitä itse ennen matkaa. Osallistujaluettelo toimitetaan varustamon konttoriin.

9. TURVALLISET TYÖTAVAT

9.1 Jätehuolto

Aluksessa käytetään polttoaineena MDO:ta. Voiteluöljyä ja hydraulikkaöljyä käytetään konehuoneessa ja kansikoneissa. Polttoaineen ja erilaisten öljyjen käsittelyssä

noudatettava aina erityistä varovaisuutta ympäristövahingon estämiseksi. Pilssivesien ja öljyisien pesuvesien laskeminen mereen on kielletty, jäteöljy kerätään aluksella kanistereihin mitkä toimitetaan maihin asianmukaiseen keräyspisteeseen.

Vaarallisiksi luokiteltujen aineiden varastoinnissa ja käsittelyssä aluksella tulee noudattaa varovaisuutta sekä tuotteen käyttöturvallisuustiedotteen ohjeistusta. Vaarallisiksi luokiteltu aine josta puuttuu käyttöturvallisuustiedote tulee poistaa alukselta.

Kiinteän jätteen heittäminen mereen on ehdottomasti kielletty, jätteet kerätään niille varattuihin astioihin ja toimitetaan maihin jätekeräykseen.

Ongelmajätteet kerätään konehuoneen ongelmajäteastiaan. Ongelmajätteet toimitetaan säännöllisin väliajoin ongelmajätekeräykseen.

9.2 Aluksen tankit

9.2.1 Septitankit

Aluksen käymäläjätevesi kerätään septitankkeihin, aluksella on kaksi septitankkia. Septitankit sijaitsevat aluksen keulassa ja perässä. Septitankkien pinnan korkeutta tulee valvoa säännöllisesti, tankit tyhjenetään erikseen tilattavaan loka-autoon. Pinnan korkeuden ja tulevien asiakastapahtumien perusteella tulee arvioida, koska on aiheellista tilata tyhjennys. Käymäläjäteveden pumppaaminen mereen on ehdottomasti kiellettyä.

Septitankkien tyhjennysyhteet sijaitsevat aluksella keulan septitankin aluksen BB-puolella vessan yläpuolella ja perän sijaitsee SB puolella takakannella. Septitankkien tyhjennysyhteiden korkit on maalattu mustiksi.

Ohjeet tyhjennykseen:

1. Kun loka-auto saapuu ohjaa auto mahdollisimman lähelle tyhjennys yhdettä
2. Varaa rätkkiä ja vesiletku paikalle
3. Avustaa kuskia tyhjennysletkun kanssa

4. Imemisen voi aloittaa heti kun letku paikoillaan (järjestelmässä ei ole venttiileitä)
Seuraa tankkien pinnankorkeusmittaria
5. Kun mittari on pohjassa on tankki tyhjä
6. Tyhjennä molemmat tankit aina!
7. Avusta kuskia letkun kanssa
8. Huuhtelee kansi tarpeen mukaan

9.2.2 Voiteluöljysäiliö

Aluksen voiteluöljysäiliö sijaitsee konehuoneessa, pääkoneiden alennusvaihteiden välissä. Voiteluöljysäiliön öljy sopii esimerkiksi pää- ja apukoneisiin. Muiden laitteistojen voiteluöljyt ovat kanistereissa konehuoneessa.

9.2.3 Vesisäiliö

Aluksella on yksi 6000 litran makeavesisäiliö. Vesisäiliö tulee peilata purjehduskauden aikana vähintään päivittäin. Peilauksen tulos merkataan tussilla keittiön seinässä olevaan tauluun päivämäärän kanssa. Veden määrän lähestyessä 2000 litraa tulee tehdä tilaus, tilausta silmällä pitäen on otettava huomioon tulevat asiakastapahtumat ja se, että vettä toimitetaan kaksi päivää tilauksen jälkeen pois lukien lauantai ja sunnuntai. Veden riittävyys on ehdoton vaatimus liiketoiminnalle, eikä vettä voi yksinkertaisesti päästää loppumaan. Mikäli vedenkulutusta on esiintynyt poikkeuksellisen paljon ja vesi alkaa käydä vähiin, ota välittömästi yhteyttä alusvastaavaan. Alusvastaava päättää mistä vettä tilataan hätätoimituksena tai miten asia muuten järjestetään.

Vesiauton saapuessa tehtävät:

- Ohjaa auto mahdollisimman lähelle aluksen takakanta, veden täyttöyhde sijaitsee takakannen keskiosassa SB puolella.
- Auta kuskia letkun kanssa

- Avaa vesitankin korkki (maalattu siniseksi)
- Kytke letku täyttöyhteeseen
- Avaa letkun venttiili
- Ilmoita kuskille, että valmista
- Vesisäiliö tulee täyttää aina täyteen!
- Vesisäiliö on täynnä, kun tankin ilmaputkesta tulee vettä
- Ilmoitus kuskille
- Irroita letku täyttöyhteestä
- Laita korkki takaisin paikoilleen
- Anna letkun valua tyhjäksi
- Sulje letkun venttiili
- Auta kuskia letkun kanssa
- Lukitse korkki lukolla
- Kirjaa 6000 litraa taululle päivämäärällä

9.2.4 Polttoainesäiliöt

Aluksella on neljä kappaletta polttoainetankkeja, kaksi kappaletta varastotankkeja 5500 l/kpl ja kaksi kappaletta päivätankkeja 3000 l/kpl. Varastotankit sijaitsevat aluksen keulan puolella molemmin puolin alusta SB ja BB, varastotankkien täyttöyhteet sijaitsevat kansirakennelman keulan puoleisien kulmien kohdalla. Polttoaine vastaanotetaan varastotankkeihin josta se siirretään polttoaineen siirtopumpulla päivätankkeihin.

Konepäällikkö vastaa polttoainekirjanpidosta aluksella, konepäällikkö tarkistaa polttoaineen määrän päivätankista ennen ja jälkeen risteilyn. Varastotankkien määrät selviävät peilaamalla tai tarkastamalla huolellisesti laaditusta kirjanpidosta konepäiväkirjasta. Kun varastotankeista pumpataan päivätankkeihin, tulee käyttää erityistä huolellisuutta kuinka paljon on pumpattu mistä ja minne. Hyvänä tapana voidaan pitää sitä, että päiväsailiöt pidettäisiin mahdollisimman täysinä. Kun polttoainetta siirretään varastotankeista päivätankkeihin tulisi päivätankit täyttää, näin määrät pysyvät suurempina ja selkeämpinä. Tarpeen mukaan päivätankit tulisi täyttää mielellään vähintään viikon välein, muutaman sadan litran siirtoja ei kannata tehdä.

9.2.4.1 Bunkrausohje

Konepäällikkö on velvollinen ilmoittamaan polttoaineen vähyydestä päällikölle, kun polttoaineen määrä alkaa lähestyä 2000 litraa. Päällikkö arvio polttoaineen tarpeen tulevien risteilyiden perusteella ja tekee polttoainetilauksen tarpeen mukaan. Vv 55:llä käytettävä polttoaine on MDO. Kun polttoaineen täydennys ajankohdasta on saatu tietoa, pyritään päivätankit täyttämään hyvissä ajoin, koska siirtopumppu on hidaskäyttöinen. Ennen polttoaineen saapumista varastotankit peilataan ja tulokset kirjataan ylös konepäiväkirjaan, varastotankkien täyttömäärät perustuvat peilaustuloksiin, tankeissa pyritään pitämään yhtä paljon polttoainetta. Ennen polttoaineen saapumista valmistelee bunkrauspaikka. Paikalla tulee olla käsisammutin, ränttiä, imetysturvetta ja valuma-aukot tukitaan, aluksella ei ole varsinaista öljyntorjuntakalustoa. Kun polttoaine saapuu ilmoitetaan toimittajalle kuinka monta litraa kuhunkin tankkiin otetaan, yhteydenpito mahdollisuus toimittajaan tulee olla koko bunkrauksen ajan. Bunkrauksen jälkeen varastotankit peilataan ja tulokset merkataan konepäiväkirjaan. Kuitti polttoaineesta vietään sovittuun paikkaan. Tämän jälkeen bunkraus paikalle tuodut tavarat voidaan viedä omille paikoilleen ja varastotankkien täyttöyhteet lukitaan.

10. PUUTTEIDEN, POIKKEAMIEN, VAARATILANTEIDEN JA ONNETTOMUUKSIEN RAPORTOINTI JA ANALYSOINTI

10.1 Poikkeamaraportti

Poikkeamaraportti laaditaan mikäli alukselle, miehistölle tai ympäristölle tapahtuu onnettomuus, vaaratilanne, läheltä piti -tilanne, loukkaantuminen.

Poikkeamaraportti laaditaan myös jos turvallisuusjohtamisjärjestelmässä, toimintata-voissa, alusrutiineissa, ympäristönsuojeluohjeistuksessa, huolloissa on puutteita, pa-rannettavaa tai laiminlyöntejä.

Poikkeamaraportin teosta ja lähettämisestä vastaa päällikkö. Poikkeamaraportin voi kirjoittaa päällikkö tai konepäällikkö. Raportti tehdään poikkeamaraporttipohjalle ja toimitetaan kahden päivän kuluessa yhtiön DPA:lle

Poikkeamaraportit tulee numeroida, kopiota raportista säilytetään aluksella niin pit-kään kunnes alkuperäinen on tullut käsiteltynä takaisin.

DPA käsittelee raportin ja käynnistää tarvittavat toimenpiteet tilanteen korjaamiseksi.

Poikkeamaraportti ei riitä selvitykseksi onnettomuuksissa jotka menevät vakuutusyh-tiöön, tästä laaditaan vakuutusyhtiön vahinkoilmoitus. Onnettomuuksissa missä syn-tyy henkilövahinkoja laaditaan tapaturmailmoitus. Onnettomuudet jotka vaativat me-riselyksen laaditaan merionnettomuusilmoitus TraFille.

10.2 Korjaavat toimenpiteet

Varustamon DPA käsittelee poikkeamaraportin mahdollisimman nopeasti ja laatii oh-jeistuksen korjaavista toimenpiteistä. Poikkeamaraportti ja siihen laadittu ohjeistus pa-lautetaan alukselle. Mikäli poikkeamaraportti sisältää uuden ohjeistuksen tulee vanha ohjeistus hävittää välittömästi. Kun korjaavat toimenpiteet on suoritettu siitä tulee il-moittaa DPA:lle, varmistetaan siitä korjaavat toimenpiteet on suoritettu.

10.3 Vaurioraportti ja laivapäiväkirjaote

Mikäli ulkopuolinen taho aiheuttaa vauriota alukselle tai päinvastoin, suoritetaan pai-kalla tilanneselvitys tapahtuneesta. Tilanneselvityksen jälkeen otetaan yhteyttä DPA:n, joka päättää jatkotoimista. DPA päättää kutsutaanko paikalle vakuutusyhtiön edustaja.

Tilanneselvityksen pohjalta tehdään raportti ja tehdään tarvittavat merkinnät laivapäi-väkirjaan. Raporttiin kuvataan tapahtumat ja vahingot mahdollisimman tarkasti, on

suositeltavaa ottaa valokuvia ja kertoa ketä pidetään vastuullisena vahingoista. Raportin allekirjoittaa molemmat osapuolet.

10.4 Analysointi ja riskienhallinta

Poikkeamaraporttien ja muiden raporttien määrä on yksi tapa mitata yhtiön turvallisuusjohtamisjärjestelmän toimivuutta. Todennäköisesti suuri poikkeamaraporttien määrä kertoo aluksen miehistön sitoutumisesta turvallisuusasioihin ja tämän seurauksena myös kiinnittävät enemmän huomiota alus turvallisuutta vaarantaviin toimintatapoihin ja puutteelliseen ohjeistukseen.

11. HUOLTOSEURANTA JA VARAOSAHANKINNAT

11.1 Luokitukset ja katsastukset

Aluksen päällikkö yhdessä alusvastaavan kanssa vastaa todistusten voimassaolopäivämääristä. Luokituslaitoksen ja TraFin katsastukset tulee tilata hyvissä ajoin ennen voimassaolon päättymistä.

11.2 Huoltoseuranta ja dokumentointi

- Pienet viat ja puutteet korjataan ensi tilassa, tarvittavat merkinnät laiva- tai konepäiväkirjaan
- Suuremmista vioista ilmoitus DPA:lle, joka päättää jatkotoimista
- Työläät ja aikaa vievät huollot tulee suunnitella hyvissä ajoin, huomioiden tulevat asiakastapahtumat. Suuret huollot ja korjaukset tulisi tehdä purjehduskauden ulkopuolella mahdollisuuksien mukaan. Huolloissa ja korjauksissa voidaan käyttää ulkopuolista firmaa DPAn hyväksynnällä.
- Konepäällikkö suorittaa käyntituntien mukaiset huollot huomioiden tulevat asiakastapahtumat. Merkinnät huolloista tehdään huolto-ohjelmaan ja konepäiväkirjaan.

- Konepäällikkö toimittaa kuukausittain yhteenvedon varustamon alusvastaavalle mistä ilmenee pää- ja apukoneiden käyttötunnit, polttoaineen määrä ja polttoaineen ja voiteluöljyn kulutus, tehdyt ja tulevat huollot.
- Varaosahankinnat tehdään varustamon alusvastaavan kautta hyvissä ajoin.
- Kiireellisissä tapauksissa varustamon alusvastaavaa tulee informoida, ennen tilausta.

11.3 Kriittiset järjestelmien testaus

Aluksen kriittiset järjestelmät:

- Palopumppu (kerran kuukaudessa)
- Siirrettävä palopumppu (kerran kuukaudessa)
- Tyhjennyspumput (kerran kuukaudessa)
- Sprinkler-sammutusjärjestelmä (kerran kuukaudessa)
- Hätävalaistus (kerran kuukaudessa)
- Hätägeneraattori (kerran kuukaudessa)
- Peräsinkoneisto (aina ennen ajoa)
- KaMeWa (aina ennen ajoa)
- Navigointilaitteet (aina ennen ajoa)
- Kulkuvalot (aina ennen ajoa)
- VHF-radio (aina ennen ajoa)

11.4 Hankinnat

Hankinnat suoritetaan alusvastaavan kautta hyvissä ajoin. Päivittäiset käyttötavarat ja kiireelliset hankinnat voi suorittaa miehistön jäsen alusvastaavan suostumuksella.

12. DOKUMENTOINTI

Kaikista aluksen tärkeistä dokumenteista kuten katsastustodistuksista, turvallisuusjohtamiskäsikirjasta ja sen liitteistä, miehistön pätevyyskirjoista ja merimieslääkärintodistuksista ja niin edelleen otetaan kopiot sähköiseen muotoon ja tallennetaan radistin hytin tietokoneelle. Asiakirjojen dokumentoinnista vastaa aluksen päällikkö ja konepäällikkö koneistoon liittyvästä dokumentoinnista.

12.1 Turvallisuusjohtamiskäsikirjan, sen liitteiden ja todistusten säilytys

Turvallisuusjohtamiskäsikirja, sen mahdolliset liitteet ja todistukset säilytetään radistin hytissä kansiossa ja kopiota radistin hytin tietokoneella sähköisessä muodossa.

12.2 Muutokset, korjaukset ja hyväksynät

Muutoksien tekeminen turvallisuusjohtamiskäsikirjaan on ehdottomasti kielletty. Muutosehdotukset tulee tehdä kirjallisesti varustamon DPA:lle poikkeamaraporttipohjalle. DPA käsittelee muutosehdotukset ja ilmoittaa kirjallisesti poikkeamaraporttiin vastaamalla mahdollisista toimenpiteistä. Mikäli muutoksia tulee niin on vanha ohjeistus hävitettävä välittömästi uuden ohjeistuksen käyttöönoton jälkeen.

13. VARUSTAMON SISÄINEN TARKASTUSTOIMINTA

13.1 Johdon katselmus

Toimitusjohtaja ja alusvastaava pitävät kuukausittain palaverin. Palaverissa keskitytään turvallisuusjohtamisjärjestelmän toimivuuteen, poikkeamaraporttien ja muiden raporttien laatuun ja määrään, asiakaspalautteeseen, yhtiö henkilökuntaan liittyvät asiat, hankintoihin liittyvät asiat ja varustamon lähiajan tulevaisuuden näkymät.

13.2 Sisäiset tarkastukset

Varustamon DPA suorittaa sisäisiä tarkastuksia määräajoin, tarkastuksilla pyritään selvittämään turvallisuusjohtamisjärjestelmä toimivuutta ja miehistön koulutustarpeet. Kaikki osastot aluksella kuuluvat sisäisten tarkastusten piiriin. Tarkastuksista tiedoitetaan osastoa etukäteen. Mikäli tarkastuksessa havaitaan puutteita, tulee tarkastusraportin mukaiset puutteet korjata viipymättä.

13.3 Päällikön katselmus

Päällikön katselmus suoritetaan aluksella kerran vuodessa. Katselmuksen suorittaa koko aluksen miehistö, mitä enemmän miehistöä osallistuu katselmuksen tekoon sitä parempi ja kattavampi katselmuksesta saadaan. Katselmuksen tarkoituksena on arvioida turvallisuusjohtamisjärjestelmän ja muun alusohjeistuksen toimivuutta. Kehittävät ideat turvallisuusjohtamisjärjestelmän ja muun alusohjeistuksen kehittämisestä ovat tervetulleita. Parannusehdotus, hankintaehdotukset ja kaikki muut parannus/kehittämis/uudet ideat kannattaa kirjata ylös. Katselmuksesta tehdään vapaamuotoinen raportti, joka toimitetaan toimitusjohtajalle. Toimitusjohtaja käsittelee raportin yhdessä alusvastaavan kanssa, ja ilmoittaa kirjallisesti mahdollisista muutoksista.

LÄHTEET

Eskola, L. 2013. Turvallisuusjohtamisjärjestelmä m/s Carmel alukselle, Ullanlinnan Traselex Oy. Saatavissa: <http://www.theseus.fi/handle/10024/63155> haettu: 20.12.2013

Rajavartiolaitos. 2014. Johtokeskus meripelastuskeskus turku (MRCC). Saatavissa: <http://www.raja.fi/lsmv/organisaatio/meripelastuskeskus> haettu: 2.2.2014

Rajavartiolaitos. 2014. Yhteystiedot suomenlahden merivartiosto. Saatavissa: <http://www.raja.fi/slmv/yhteystiedot> haettu: 2.2.2014

Talka, J. 2004. Rajavartiolaitos. Pelastuskopterin toiminta. Saatavissa: http://www.raja.fi/download/37181_mepekopteri.pdf?a4ca805a9db4d088 haettu 2.2.2014

Wave and soul cruises Oy. 2014. Yhtiön internetsivut, Sami Parviaisen haastattelut talvi ja kevät 2014 ja Vv 55 -arkistot. Saatavissa: www.vartiovene55.fi haettu 20.12.2013

Yritys- ja yhteisötietojärjestelmä YTJ. 2014. Saatavissa: www.yjt.fi haettu: 17.2.2013