

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU

Merenkulun koulutusohjelma / merikapteeni

Jarkko Alastalo

TORJUNTAHENKILÖSTÖN MERIKULJETUKSET ÖLJYNTORJUNTAOPERAATION
AIKANA SUOMENLAHDEN ALUEELLA

Opinnäytetyö 2010

TIIVISTELMÄ

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU

Merenkulku

ALASTALO, JARKKO	Torjuntahenkilöstön merikuljetukset öljyntorjuntaoperaation aikana Suomenlahden alueella
Opinnäyteityö	38 sivua + 16 liitesivua
Työn ohjaaja	Timo Alava, merikapteeni, Kymenlaakson ammattikorkeakoulu
Toimeksiantaja	Justiina Halonen, SÖKÖ II:n projektipäällikkö, Kymenlaakson ammattikorkeakoulu
Maaliskuu 2010	
Avainsanat	torjuntahenkilöstö, merikuljetukset, öljyonnettomuudet, öljyntorjunta, ympäristöonnettomuudet

Opinnäytetyön tarkoituksena oli selvittää, miten torjuntahenkilöstöä kyetään öljyntorjuntaoperaation aikana kuljettamaan vesiteitse saariston sisällä Suomenlahden alueella. Työ on osa SÖKÖ II-hanketta, ja siitä saatujen tulosten tulee olla sovellettavissa viranomaiskäyttöön tarkoitettuun SÖKÖ II -toimintaohjeeseen.

Tutkimuksessa tarkasteltiin pelastuslaitosten suunnitelmissa esiintyvien torjuntahenkilöstön kuljetusvaihtoehtojen käytettävyyttä sekä öljyntorjuntaorganisaation juridista vastuusta kuljetuksista. Torjuntahenkilöstön kuljetusvaihtoehdot voidaan jakaa virka-apukuljetuksiin puolustusvoimilta ja rajavartiolaitokselta, ostopalveluihin vesiliikenneyrittäjiltä sekä muihin vaihtoehtoihin, joista tässä tarkastellaan meripelastusseuran kuljetusmahdollisuuksia. Työssä otettiin kantaa myös yksityisveneiden käyttöön.

Kuljetusvaihtoehtoja tarkasteluteltiin soveltuvan kaluston ja palvelujen käytettävyyden perusteella. Kaluston vaatimukset määritettiin olosuhteiden ja kuljetustarpeen mukaan. Palvelujen käytettävyyttä selvitettiin asiantuntijahaastatteluilla sekä Suomenlahden vesiliikenneyrittäjille suoritetulla kvalitatiivisella kyselyllä. Juridinen perusta selvitettiin kuljetus- ja vahingonkorvausoikeuden teoksia, Suomen lakia ja ennakkotapauksia tutkimalla.

Kyselyn otos oli varsin kattava, ja koska tulokset ovat yhdensuuntaiset voidaan niitä pitää luotettavina sekä yksittäisiä yrityksiä että ostopalveluita kokonaisuutena harkittaessa. Viranomaisyhteistyöstä sekä Meripelastusseuran mahdollisuuksista osallistua kuljetuksiin saatiin riittävät perusteet arvioida vaihtoehtojen käytettävyyttä. Juridisia päätelmiä tarkasteltaessa tulee muistaa, että lopulliset vastaukset saadaan vasta oikeusasteissa.

Torjuntahenkilöstön kuljetukset kyetään järjestämään tutkimuksessa tarkastelluilla kuljetusvaihtoehdoilla. Operaation pitkäkestoisuuden ja kuljetusvaatimusten takia suurin osa kuljetuksista järjestetään ostopalveluina vesiliikenneyrittäjiltä. Muita vaihtoehtoja voidaan käyttää tilapäisesti esim. jatkukuljetuksissa vaikeapääsyisiin saariin. Juridinen vastuu kuljetuksissa on käytännössä rahdinottajalla ja/tai laivanisännällä. Öljyntorjuntaorganisaatio on vastuussa niistä kuljetuksista, jotka suoritetaan sen hallussa olevilla aluksilla.

ABSTRACT

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU

University of Applied Sciences

Marine Technology

ALASTALO, JARKKO Maritime Transportations of Cleaning Personnel during a Major Oil Accident within the Archipelago of Gulf of Finland
 Bachelor's Thesis 38 pages + 16 pages of appendices
 Commissioned By Kymenlaakso University of Applied Sciences, Justiina Halonen, Project Manager
 Supervisor Kymenlaakso University of Applied Sciences, Timo Alava, Master Mariner
 March 2010
 Key words oil accident, cleaning personnel, maritime transport

The purpose of this thesis was to determine how the cleaning personnel could be transported during a major oil cleaning operation within the archipelago of Gulf of Finland. The work is part of SÖKÖ II project, and the results will be applicable to official SÖKÖ II manual.

The study examined the usefulness of existing plans for transporting of personnel as well as legal responsibilities during transportation. Transportation options can be divided into several main groups: the assistance of the Finnish Defense Forces and the Frontier Guard, purchased services of commercial transport services and other options, including the possibilities of transportation by The Finnish Lifeboat Institution. Use of private boats was also examined.

The evaluation of the transportation options was based on the suitability of the vessels and the usefulness of the providers. The requirements for the vessels were determined by transportation needs and environment analysis. Information on availability and conditions of each provider was gathered by interviewing the experts. Also, a qualitative survey was carried out to gain the first hand knowledge of the usefulness of the commercial services within the area. The legal basis for transportation was determined by examining the law of Finland, the law books and the precedents.

The survey was comprehensive and because the results were consistent, they can be considered reliable concerning individual companies as well as the companies as a whole. The expert interviews gave sufficient understanding on the principles of the assistance from the authorities and from the Finnish Lifeboat Institution. Legal analysis gave basic understanding on responsibilities, bearing in mind that final decisions come from the courts.

Maritime transports can be arranged with the options examined in this study. Taking account into the long duration of the operation and the vessel's suitability for passenger transportation, the most practical way should be to use commercial transport services as much as possible. Other options may be used as reserve, for example, when transporting to the islands of difficult access. Oil spill response organization is legally responsible for transportation if the ship is operated by the organization or is in its possession.

Sisällysluettelo

1	JOHDANTO	7
1.1	Tausta ja tarkoitus	7
1.2	Tutkimusongelma	7
1.3	Aikaisemmat tutkimukset	8
1.4	Tutkimusmenetelmät	8
2	VAATIMUKSET TORJUNTAHENKILÖSTÖN KULJETUKSILLE ÖLJYNTORJUNTAOPERAATIOSSA	9
2.1	Skenaario	9
2.2	Torjuntahenkilöstön käyttöperiaatteet ja kuljetustarve	9
2.3	Toimintaympäristön asettamat vaatimukset kalustolle	10
2.4	Merikuljetusten logistinen suunnittelu	11
3	KULJETUSTEN JÄRJESTÄMINEN	12
3.1	Puolustusvoimien kuljetukset	13
3.2	Rajavartiolaitoksen kuljetukset	14
3.3	Vapailta markkinoilta hankittavat palvelut	15
3.4	Suomen Meripelastusseuran valmiudet	16
3.5	Yksityisveneiden käytettävyys	17
4	OSTOPALVELUIDEN KÄYTETTÄVYYS HENKILÖKULJETUKSIIN	19
4.1	Kyselyn toteutus	19
4.2	Tulokset	21
4.3	Johtopäätökset	23
5	JURIDINEN VASTUU MERIKULJETUKSISSA	24
5.1	Merilaki	25
5.1.1	Päällikön vastuu	25
5.1.2	Laivanisännän vastuu	25
5.1.3	Rahdinottajan vastuu	26
5.1.4	Alirahdinottajan vastuu	26

5.2	Vahingonkorvauslaki.....	27
5.2.1	Isännänvastuu.....	28
5.2.2	Korvausvastuun jakaantuminen	28
5.3	Pelastuslaitoksen juridinen vastuu henkilöstön kuljetuksissa	29
5.3.1	Vesiliikenneyrittäjien palvelut	29
5.3.2	Torjuntaviranomaisten kuljetukset.....	30
5.3.3	Suomen Meripelastusseuran kuljetukset.....	30
5.3.4	Yksityisveneiden käyttö	30
5.4	Korvausvastuut onnettomuustapauksissa	30
5.4.1	Henkilö- ja matkatavaravahingot	30
5.4.2	Yhteentörmäyksen aiheuttama vahinko	32
5.4.3	Vahingot kolmannelle osapuolelle.....	33
5.5	Esimerkitapaukset	33
5.5.1	Merioikeus - laivanisännän vastuu.....	33
5.5.2	Vahingonkorvaus - eduntasoitus - korvauksen sovittelu	34
6	JOHTOPÄÄTÖKSET JA YHTEENVETO.....	34
6.1	Tutkimusongelmiin vastaaminen	34
6.2	Tutkimuksen luotettavuuden tarkastelu.....	35
6.3	Jatkotutkimusaiheita.....	36
	LÄHTEET.....	37

LIITTEET

Liite 1: Merivoimien kevyt venekalusto

Liite 2: Merivartioston venekalusto

Liite 3: Suomen Meripelastusseuran kalusto

Liite 4: Kyselyn yrittäjäkohtaiset tulokset

LYHENTEET JA MÄÄRITELMÄT

MKL	Merenkululaitos
PL	Pelastuslaitos
PV	Puolustusvoimat
RVL	Rajavartiolaitos
SMPS	Suomen Meripelastusseura
SYKE	Suomen ympäristökeskus
Laivanisäntä	on sellainen aluksen omistaja tai koko aluksen vuokraaja, joka käyttää tosiasiallista määräämisvaltaa alusturvallisuuden liittyvissä kysymyksissä.
Laivaväki	tarkoittaa kaikkia aluksella työskenteleviä.
Matkustaja	on ML 15:n tarkoituksessa henkilö, jota matkustajankuljetuksesta tehdyn sopimuksen nojalla kuljetetaan tai aiotaan kuljettaa aluksella. ML 15:n ulkopuolella matkustaja - termiä käytetään yleisesti kaikista laivaväkeen kuulumattomista laivalla matkustavista henkilöistä.
Rahdinottaja	on ML 15:n mukainen termi henkilölle, joka sopimuksen perusteella, ammattimaisesti tai vastiketta vastaan, ottaa kuljetettavakseen aluksella matkustajia taikka matkustajia ja matkatavaraa. Rahdinottaja tarkoittaa matkustajaliikenteessä samaa kuin rahdinkuljettaja.

1 JOHDANTO

1.1 Tausta ja tarkoitus

Tutkimuksen tavoitteena on selvittää, miten torjuntahenkilöstöä voidaan öljyntorjuntaoperaation aikana kuljettaa vesiteitse saariston sisällä Suomenlahden alueella. Työ on osa SÖKÖ II -hanketta.

SÖKÖ -pilottihanke valmistui vuonna 2007. Siinä käsiteltiin torjuntahenkilöstön merikuljetuksia Kymenlaakson pelastustoimialueella. Tässä tutkimuksessa sovelletaan SÖKÖ -pilottihankkeen ja siihen liittyvien tutkimusten tietoa sekä Suomenlahden alueen pelastuslaitosten olemassa olevia suunnitelmia kuljetusten järjestämiseksi.

Yleisesti ottaen suunnitelmat keräyshenkilöstön kuljetuksista ovat tällä hetkellä lähinnä teoreettisella tasolla, sillä öljyntorjuntaorganisaatiolla ei ole valmiina

1. henkilökuljetuskalustoa
2. miehistöä
3. aina edes keräyshenkilöstöä.

Tässä työssä tarkastellaan nykysuunnitelmissa esiintyvien ratkaisumallien tosiasiallista käytettävyyttä ja etsitään vastauksia avoimina oleviin kysymyksiin.

Tutkimuksen tarkoitus on löytää ne ratkaisut, joilla henkilöstöä voidaan kuljettaa saaristossa ja siten tuottaa käyttökelpoista tietoa viranomaiskäyttöön tarkoitettuun SÖKÖ II -toimintaohjeeseen.

1.2 Tutkimusongelma

Tutkimus on rajattu käsittelemään torjuntahenkilöstön merikuljetuksia saariston sisällä. Työssä ei käsitellä maakuljetuksia eikä öljyisen jätteen, huollon tai kaluston kuljetuksia.

Tutkimus pyrkii vastaamaan seuraaviin kysymyksiin:

1. Miten henkilöstön merikuljetukset saadaan järjestettyä?
2. Mikä on öljyntorjuntaorganisaation juridinen vastuu henkilöstön merikuljetuksista?

1.3 Aikaisemmat tutkimukset

SÖKÖ -pilottihanketta varten on tehty joukko tutkimuksia, joiden tuloksista on koottu toimintamalli viranomaisille Kymenlaakson pelastustoimialueella tapahtuvan öljyonttomuuden varalle. Tämän tutkimuksen aihepiiristä merkittävin on Juho Kontunien merikapteenityö Merikuljetusten logistinen suunnitelma merkittävälle öljyvahingolle, 2006. Tutkimuksessa Kontuniemi antaa yleiskuvan öljyntorjuntaoperaatioon liittyvistä merikuljetuksista ja niihin liittyvistä haasteista.

1.4 Tutkimusmenetelmät

Toiminta-alueen asettamat vaatimukset kuljetuksille määritettiin aikaisempien tutkimusten ja julkaisujen perusteella. Suomenlahden saariston erityispiirteet on riittävällä tarkkuudella analysoitu aiemmin. Niitä käsitellään luvussa 2.3.

Asiantuntijahaastatteluilla selvitettiin puolustusvoimien ja rajavartiolaitoksen alusten käytettävyys virka-aputilanteessa sekä meripelastusseuran jäsenyhdistysten mahdollisuudet.

Vesiliikenneyrittäjien palvelujen soveltuvuus selvitettiin kvalitatiivisella kyselytutkimuksella, joka kattoi Suomenlahden alueen kalustoltaan sopivat yrittäjät.

Juridinen perusta selvitettiin lakia, alan kirjallisuutta sekä ennakkotapauksia tutkimala.

2 VAATIMUKSET TORJUNTAHENKILÖSTÖN KULJETUKSILLE ÖLJYNTORJUNTAOPERAATIOSSA

2.1 Skenaario

Torjuntatoimien mitoituksen pohjana käytetään 30 000 raakaöljytonnin vuotamista mereen. Tällaisen massiivisen öljyonnettomuuden torjuntatoimien alkuvaiheessa vuotoa rajoitetaan ja öljylautan eteneminen pyritään estämään mahdollisimman nopeasti. Öljyn kerääminen on tehokkainta suoraan merestä ennen kuin se on sekoittunut veden kanssa.

Oletettavasti osa öljystä kuitenkin ajautuu rannoille, jolloin kiireellisin vaihe päättyy. Rannat tiedustellaan öljyn levinneisyyden selvittämiseksi, minkä jälkeen aloitetaan puhdistustoimet kiireellisyysjärjestyksen mukaisesti. Osa rannoista voidaan puhdistaa koneellisesti, mutta vaikeakulkuiset rannat etenkin saaristossa täytyy puhdistaa käsin. Keräystoimet rannoilta voidaan aloittaa joitakin viikkoja onnettomuuden jälkeen ja operaatio saattaa kestää vuosia. (Tolonen, 2009)

2.2 Torjuntahenkilöstön käyttöperiaatteet ja kuljetustarve

Torjuntahenkilöstön kuljetustarve on suurimmillaan, kun öljyn kerääminen rannoilta alkaa (Kontuniemi, 2006, s. 20), ja tarve jatkuu läpi koko operaation. Eri pelastuslaitoksilla on omat suunnitelmansa keräysjoukkojen muodostamiseksi.

Esimerkiksi Kymenlaakson pelastustoimialueella keräyshenkilöstön on ajateltu koostuvan osittain WWF:n vapaaehtoisista öljyntorjuntajoukoista. Joukoista muodostetaan joukkueita, jolle voidaan antaa vastuualueeksi yksi kilometrin lohko. Joukkue koostuu joukkueenjohtajasta ja esimerkiksi viidestä ryhmästä kokonaisvahvuuden ollessa 1+30 henkilöä. Puhdistustyön jatkuminen pyritään takaamaan ylläpitämällä noin 100–150 keräyshenkilön eli 3–5 joukkueen rotaatiota. Rotaation kesto on kolme vuorokautta. (Tolonen, 2009) (Halonen, 2007, s. 73)

Helsingin PL:n suunnitelmassa keräyshenkilöstö puolestaan koostuu pääasiassa kaupungin työntekijöistä (Kilpeläinen, 2009) ja Itä-Uudellamaalla sopimuspalokuntien henkilöstöstä. (Ekholm, 2009)

Joukkueiden muodostus ja käyttöperiaatteet vaihtelevat pelastustoimialueittain. Joka tapauksessa päivittäinen kuljetustarve saariston puhdistamisvaiheessa on 100 - 200 henkilölle. Lähtökohtana voitaneen pitää mallia, jossa keräyshenkilöstö kuljetetaan aamulla saareen ja illalla takaisin rantaan. (Kilpeläinen, 2009)

2.3 Toimintaympäristön asettamat vaatimukset kalustolle

Suomenlahdella on saaria runsaasti ja liikkumista rajoittavat väylästä ulkopuolella tuntemattomat ja matalat vedet. Suurelle osalla saarista ei johda julkista tai sotilaskäytöstä. Väylästä ulkopuolinen liikkuminen on mahdollista, mikäli aluksen päällikkö kokee sen turvalliseksi. Tähän vaikuttaa erityisesti päällikön kokemus ja paikallistuntemus sekä aluksen navigointilaitteet. Sotilaskäytöstä on merkitty sotilaskartoille, jotka on luokiteltu salaisiksi. Ne ovat siten käytettävissä vain PV:n ja RVL:n aluksilla.

Kaikilla saarilla ei ole kiinteää laituria. Maihin voidaan nousta ilman laituria, mikäli alus ja ranta ovat siihen turvallisia. Saarille voidaan asentaa myös väliaikaisia kelluvia ponttonilaitureita.

Merenkululliset vaatimukset huomioidaan siten, että suomalaiset alukset katsastetaan merenkäynnin vaarallisuuden mukaan jaetuille *liikennealueille*. Katsastuksista säädetään vuoden 2010 alussa voimaan tulleessa laissa (Laki alusten teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä).

Liikennealue I käsittää joet, kanavat, satamat, järvet sekä sellaiset sisäsaaristoalueet, jotka eivät ole välittömästi alttiina aavalta mereltä tulevalle merenkäynnille, samoin kuin lyhyet suojaamattomat väyläosuudet sisäsaaristossa.

Liikennealue II käsittää ulkosaariston ja sellaiset saaristoalueet, jotka ovat välittömästi alttiina aavalta mereltä tulevalle merenkäynnille, muun muassa väyläosuuden Viirevoj-Santio, Kaunissaaren ja Porkkalan selät.

Liikennealue III käsittää avomerialueet kotimaanliikenteessä.

Noin kaksi kolmasosaa saaristosta kuuluu kotimaan liikennealue I:een ja loput II:een. Aluksilla, jotka on katsastettu liikennealue I:lle, ei saa liikennöidä liikennealueella II, eli ne ovat käyttökelpoisia vain osaan kuljetuksista. Tämä tulee huomioida aluksia hankittaessa ja kuljetuksia suunniteltaessa. Liikennealueeseen voidaan tarvittaessa anoa väliaikainen poikkeuslupa Merenkululaitokselta.

2.4 Merikuljetusten logistinen suunnittelu

Keräyshenkilöstön kuljetussuunnitelma laaditaan puhdistusjärjestyksen mukaan. Puhdistusjärjestys määräytyy likaantuneiden saarten kiireellisyysluokituksen perusteella.

Kuljetukset voidaan jakaa runko- ja jatkokuljetuksiin. Runkokuljetukset tapahtuvat matkustajakapasiteetiltaan riittävillä aluksilla julkisen väylän päässä oleviin saariin, joissa on kiinteä laituri. Jatkokuljetuksia järjestetään tarvittaessa vaikeakulkuisempiin saariin mahdollisesti pienemmillä aluksilla.

Lastauspaikkoja tulee olla riittävän tiheästi rannikolla, jotta merikuljetuksille ei tule liikaa pituutta rannikon suuntaisesti. Maakuljetukset ovat nopeampia kuin merikuljetukset. Kuljetuksiin käytetty aika on suoraan pois puhdistustyöstä.

Merikuljetusta suunniteltaessa aluksen valinnalla on keskeinen rooli. Suunnitelmassa on huomioitava seuraavat asiat:

1. Kohdesaari
 - a. sijainti (liikennealue)
 - b. maihinnousumahdollisuudet: kiinteä, ponttonilaituri, ei laituria
2. Lastauspaikka
3. Turvallinen reitti
 - a. väylän/veden syvyys
4. Kuljetettavien henkilöiden lukumäärä
5. Aikataulu

Vastaavasti aluksen ominaisuudet:

1. Liikennealue ja maihinnousuominaisuudet
2. Mahdollisuus kiinnittää ja lastata suunnitellulta lastauspaikalta
3. Syväys
4. Matkustajakapasiteetti
5. Nopeus

3 KULJETUSTEN JÄRJESTÄMINEN

Kuljetusten järjestelyssä on aluksen lisäksi huomioitava myös sen miehitys. Laissa säädettyjen määrä- ja pätevyysvaatimusten lisäksi tulee huomioida käytännön pätevyys operoida kyseisellä kalustolla vaativissa olosuhteissa (Kontuniemi, 2006, s. 22). Onkin käytännöllistä hankkia kuljetukset kalustosta ja miehistöstä koostuvina kokonaisuuksina sen sijaan, että hankittaisiin ensin sopivia aluksia ja sen jälkeen alettaisiin miettiä niiden miehittämistä. Hyvin suunniteltuna henkilöstön merikuljetusten järjestely voidaan hoitaa muiden kuljetusten organisoinnin ohessa.

Öljyntorjuntaoperaatiossa käytettävä merikuljetuskalusto muodostuu pelastuslaitosten, kuntien, puolustusvoimien, rajavartiolaitoksen sekä vapailta markkinoilta ja muualta hankittavasta kalustosta. Pelastuslaitosten ja kuntien kalustolla hoidetaan pääasiassa työkoneiden, öljyisen jätteen ja huollon kuljetukset, eikä niillä ei ole osoitettuna kalustoa eikä miehistöä keräyshenkilöstön kuljetuksiin (Kilpeläinen, 2009) (Tolonen,

2009) (Ekholm, 2009). Henkilökuljetukset järjestetään siten yhdistelemällä PV:n, RVL:n ja vesiliikenneyrittäjien palveluja sekä muita vaihtoehtoja, joista tässä työssä tarkastellaan Suomen Meripelastusseuran ja yksityisveneiden käyttöä

Kuljetusten suunnittelussa on syytä ottaa huomioon kaikki käyttökelpoiset menetelmät, joista kuljetusten järjestelijä voi valita tilanteeseen sopivimmat vaihtoehdot. Tärkeitä kriteerejä ovat seuraavat:

- peruste palvelun käytölle (esim. lakisääteinen tehtävä tai kuljetussopimus)
- käytettävyys runko – ja/tai jatkokuljetuksiin (ks. 2.4)
- valmius
- jatkuvuus
- kustannukset
- vastuu (vastuukysymyksiä käsitellään luvussa 5)

3.1 Puolustusvoimien kuljetukset

Puolustusvoimat osallistuu öljyntorjuntaan vuoden 2010 alussa voimaan tulleen öljyvahinkojen torjuntalain mukaisena *torjuntaviranomaisena* (Öljyvahinkojena torjuntalaki 2:10). Omien öljyntorjuntatehtäviensä ohella PV osallistuu pyydetessä myös keräyshenkilöstön kuljetuksiin.

Merivoimilla on riittävästi pienehköjen henkilömäärien kuljetuksiin soveltuvaa venekalustoa, mutta perusvalmiuden henkilöstöä ei ole tarpeeksi säännölliseen pitkäkestoiseen liikennöintiin. Henkilöstöllä on hyvä paikallistuntemus ja tarvittaessa käytössään sotilaskartat, joihin on merkitty julkisten väylien lisäksi sotilasväylät.

Merivoimien tarjoamat henkilökuljetukset ovat luonteeltaan tilapäisiä ja tulevat kysymykseen lähinnä jatkokuljetuksissa vaikeapääsyisiin saariin (Korhonen, 2009).

PV:lla on torjuntaviranomaisena oikeus saada vahingon torjunnasta aiheutuneista kustannuksista korvaus vahingosta vastuulliselta tai hänen vakuutusenantajaltaan. Öljyvahingon torjunnasta vastaava alueen pelastustoimi, Suomen ympäristökeskus tai kunta maksaa torjuntatoimista aiheutuvat kustannukset kuitenkin siihen saakka, kunnes

edellä mainittu korvaus on saatu (Öljyvahinkojena torjuntalaki 8:35). Torjuntatöissä sattuneista vahingoista vastaa valtiokonttori. (Korhonen, 2009)

Merivoimien kevyestä kalustosta joukkojen kuljettamiseen soveltuvat parhaiten Uisko- ja Jurmo-luokat. Ne ovat helppokäyttöisiä, nopeita ja merikelpoisia. Niillä voidaan kuljettaa 20-25 matkustajaa nopeasti käytännössä mihin tahansa saareen, ja siten ne soveltuvat hyvin jatkokuljetuksiin. Tarvittaessa voidaan käyttää myös G-veneitä, jotka ovat ominaisuuksiltaan samankaltaisia mutta kuljetuskapasiteetiltaan pienempiä. Kalusto on esitelty tarkemmin liitteessä 1.

3.2 Rajavartiolaitoksen kuljetukset

Rajavartiolaitos osallistuu PV:n tavoin öljyntorjuntaan *torjuntaviranomaisena* (Öljyvahinkojena torjuntalaki 2:10). Merivartiostolla on jatkuvasti henkilöstöä valmiudessa, joskin rajallinen määrä. Henkilöstöllä on hyvä paikallistuntemus ja ammattitaito operoida vaikeissakin olosuhteissa. Merivartioston nopeasti käytettävissä oleva kalusto on kuljetuskapasiteetiltaan pientä, kevyttä venekalustoa. Merivartioston käytettävyyden henkilökuljetuksiin on parhaimmillaan jatkokuljetuksissa vaikeapääsyisiin saariin sekä yllättävissä, nopeaa reagointia vaativissa tilanteissa. (Juntunen, 2010)

RVL:lla on torjuntaviranomaisena oikeus saada vahingon torjunnasta aiheutuneista kustannuksista korvaus vahingosta vastuulliselta tai hänen vakuutusenantajaltaan. Öljyvahingon torjunnasta vastaava alueen pelastustoimi, Suomen ympäristökeskus tai kunta maksaa torjuntatoimista aiheutuvat kustannukset kuitenkin siihen saakka, kunnes edellä mainittu korvaus on saatu (Öljyvahinkojena torjuntalaki 8:35). Torjuntatöissä sattuneista vahingoista vastaa valtiokonttori. (Juntunen, 2010)

Rajavartiolaitoksen käytettävissä oleva kalusto on kevyehköä venekalustoa. Kalusto on luetteloitu liitteessä 2.

3.3 Vapailta markkinoilta hankittavat palvelut

Vesiliikenneyrittäjiltä hankittavat kuljetuspalvelut perustuvat pelastustoimen ja yrittäjän väliseen kuljetussopimukseen, jonka perusteella kuljetusta vastaan maksetaan rahaa. Ostopalveluiden käyttö tuottaa siten muita kuljetusvaihtoehtoja enemmän kustannuksia, mutta kiistattomana etuna on toiminnan ammattimaisuus ja mahdollisuus säännölliseen ja pitkäkestoiseen toimintaan. Keräyshenkilöstön kuljetuksiin soveltuvia yrityksiä Suomenlahden alueella käsitellään seuraavassa luvussa.

Suomessa oli vuonna 2005 kotimaan matkustaja-alusliikenteessä oli 243 alusta. Näistä on rekisteröitynä merenkulkulaitoksen alusrekisteriin vain 169 (Onnettomuustutkintakeskus, 2009, s. 2). Poikkeama johtuu siitä, että alusrekisterilain mukaan alle 15 metriä pitkän aluksen rekisteröinti ei ole pakollista.

Taulukko 1. Alukset kotimaan henkilöliikenteessä 2005

(Onnettomuustutkintakeskus, 2009, s. liite 2)

	Pituus yli 15m	Pituus alle 15m	Yhteensä
Suomenlahti	47	38	85
Saaristomeri	23	14	37
Ahvenanmaa	13	3	16
Selkämeri	1	6	7
Perämeri	3	3	6
Rannikko	87	64	151
Sisävesi	54	38	92
Yhteensä	141	102	243

Taulukosta ilmenee kotimaan henkilöliikenteessä vuonna 2005 olleiden alusten määrä merialueittain jaettuna. Yli puolet rannikkokalustosta sijaitsi Suomenlahdella.

Pääosan kalustosta muodostaa 1960-luvun jälkeen rakennetut moottorialukset, joita yleisesti kutsutaan vesibusseiksi. Ne ovat pituudeltaan 10 - 30 metriä, leveydeltään 3 - 6 metriä ja syvyydeltään 1,5 - 2,5 metriä (Onnettomuustutkintakeskus, 2009, s. 2). Ve-

sibussien matkustusnopeus on tyypillisesti 7 - 12 solmua. Vesibussit soveltuvat siis ominaisuuksiltaan hyvin torjuntahenkilöstön runkokuljetuksiin saaristossa.

Vesitaksit ovat vesibusseja selvästi pienempiä ja nopeampia. Pienemmän matkustajakapasiteettinsa takia ne soveltuvat huomattavasti suurten joukkojen kuljettamiseen, mutta nopeuden ja matalan syvyyden ansiosta ovat käyttökelpoisia erityisesti jatkokuljetuksissa pieniin tai vaikeapääsyisiin saariin.

3.4 Suomen Meripelastusseuran valmiudet

Suomen Meripelastusseuran ensisijainen ja lakisääteinen tehtävä on meripelastus, mutta säännöissä ja toimintastrategiassa myös ympäristökysymykset kuuluvat seuran toimintaan. Yhteistoiminta pelastustoimen kanssa perustuu aluepelastuskeskusten kanssa solmittuihin yhteistoiminta- ja yhteistyösopimuksiin tai pelastuslaitoksen pyyntöön auttaa henkilökuljetuksissa. Meripelastusseura suhtautuu kuljetuspyyntöihin erittäin positiivisesti. (Vesterinen, 2010)

SMPS:n vahvuutena on henkilöstön hyvä valmius ja paikallistuntemus. Seuran toiminta perustuu vapaaehtoisuuteen, joten kustannukset muodostuvat toiminnasta aiheutuvista kuluista. Meripelastusseuralla on omat vakuutukset. (Vesterinen, 2010)

SMPS:lla on tällä hetkellä 25 pelastusalusta Suomenlahden alueella paikallisyhdistysten käytössä. Näistä etenkin pelastusristeilijät (uuden luokituksen mukaisesti PV5) soveltuvat ominaisuuksiensa puolesta hyvin pienehköjen henkilömäärien kuljettamiseen.

Tällä hetkellä pelastusristeilijät Russarö ja Mac Elliot on katsastettu vain 12:sta henkilölle. Ainoastaan PR Jenny Wihurissa henkilömäärä on kuljetuksiin soveltuva (30). Matkustajakapasiteettia voi rajoittaa istumapaikkojen lukumäärä, pelastuslauttakapasiteetti ja venetyyppi. Pelastusalukset on pääasiassa rekisteröity huviveneiksi ja jotkut lisäksi vuokraveneiksi, jolloin matkustajamäärä on ilman poikkeuslupaa rajattu kahdeksanteentoista.

Vuoden 2010 alusta voimaan tulleessa laissa (Laki aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä) tuli muutoksia alusten katsastussäädöksiin. Laki antaa tästä eteenpäin SMPS:lle suuremman vapauden alustensa katsastuksissa.

”Tätä lakia ei sovelleta seuraaviin aluksiin, jos ne katsastetaan asianmukaisessa muussa katsastusjärjestelmässä:

1) puolustusvoimien tai rajavartiolaitoksen alukseen, jota ei säännöllisesti käytetä yleisessä liikenteessä matkustajien tai lastin kuljettamiseen; eikä

2) alukseen, jota käytetään sellaisessa vapaaehtoisessa meripelastustoiminnassa, joka ei ole kaupallista toimintaa.” (Laki aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä 1:3)

SMPS:n jäsenyhdistysten kalusto (luokat pv3 - pv5) on lueteltu liitteessä 3. Lähitulevaisuuden suunnitelmissa SMPS:lla on 24 metristen monitoiminta-alusten hankkiminen. Nämä soveltuvat nykyistä kalustoa paremmin myös henkilökuljetuksiin.

(Vesterinen, 2010)

3.5 Yksityisveneiden käytettävyys

Yksityisomistuksessa saattaa olla henkilökuljetuksiin soveltuvia aluksia, joita voisi ajatella vuokrattavan öljyntorjuntaorganisaation käyttöön. *Huviveneen* voi vuokrata miehitettynä tai miehittämättömänä, mutta se täytyy ensin katsastaa *vuokraveneeksi*. Vuokraveneiden rungon suurin pituus on enintään 24 metriä ja veneitä voidaan käyttää muussa kuin säännöllisessä liikenteessä. Vuoden 2010 alussa voimaan tulleen lain (Laki aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä) perusteella vuokraveneellä voi kuljettaa enintään 12 matkustajaa (aikaisemman säädöksen mukaan matkustajamäärä voitiin merenkulkuhallituksen luvalla vahvistaa tätä suuremmaksi). Tämä vähentää vuokraveneiden käytettävyyttä torjuntahenkilöstön kuljetuksiin huomattavasti.

Aluksen vuokraaminen asettaa vuokraajan laivanisännän rooliin, mikä tuo mukanaan velvollisuuksia ja vastuita. Laivanisännän vastuista kerrotaan tarkemmin luvussa 5.

Asetuksessa vuokraveneiden turvallisuudesta annetun asetuksen muuttamisesta (530/1997) säädetään seuraavaa:

Vuokraveneet jaetaan luokkiin seuraavasti:

I luokka: yli 5,5 metrin pituiset purje- ja moottoriveneet, jotka on tarkoitettu käytettäväksi avomerellä;

II luokka: yli 5,5 metrin pituiset purje- ja moottoriveneet, jotka on tarkoitettu käytettäväksi saaristossa ja sisävesillä, sekä enintään 5,5 metrin pituiset moottoriveneet, joiden moottorin teho on yli 15 kW; sekä

III luokka: enintään 5,5 metrin pituiset moottoriveneet, joiden moottorin teho on yli 5 mutta enintään 15 kW, ja enintään 5,5 metrin pituiset purjeveneet, jotka on tarkoitettu käytettäväksi sisävesillä.

Vuokranantajan on peruskatsastettava vuokravene ennen sen käyttöönottoa. Vuokraveneiden miehistö ja suurin sallittu matkustajamäärä määrätään katsastuksen yhteydessä.

Miehitettynä vuokratun vuokraveneen kuljettajan tulee olla vähintään 18 vuoden ikäinen ja hänellä tulee olla merenkulkulaitoksen antama todistus siitä, että hän tuntee tarvittavat säädökset. Lisäksi hänellä tulee olla todistus hyväksytystä ensiapukurssista ja hänen tulee osoittaa, että hänellä on riittävä kokemus vuokraveneen kuljettamiseen.

Jos vuokraveneen moottorin teho on yli 350 kW, tulee vuokraveneen kuljettajalla olla katsastajan antama todistus siitä, että hänellä on riittävät tiedot polttomoottoreiden rakenteesta, hoidosta ja käytöstä samoin kuin tärkeimmistä niitä koskevista säännöksistä.

4 OSTOPALVELUIDEN KÄYTETTÄVYYS HENKILÖKULJETUKSIIN

Kyselyn tavoitteena oli saada mahdollisimman hyvä yleiskuva Suomenlahden alueen vesiliikenneyrittäjien tarjoamista tarkoitukseen soveltuvista kuljetuspalveluista. Yrittäjien etsinnässä käytettiin Internetin hakutoimintoja sekä eri yritys- ja palvelurekistereitä, joista kattavimmaksi osoittautui www.suomenyrietykset.fi.

Merenkululaitoksen (tai Kontuniemen) rekisteristä ei ollut alusten tai yritysten etsinnässä oletettua hyötyä. Alusten tiedoista puuttuu henkilökuljetuksia varten oleellisia tietoja, kuten matkustajamäärä ja liikennöintialue. Aluksen omistajan tiedoista on lueteloitu vain nimi ja osoite, eli varsinaiset yhteystiedot joutuu kuitenkin etsimään edellä kuvatuilla menetelmillä (Kontuniemi, 2005, liite: kalustorekisteri). Lisäksi kaikki kotoimaan liikenteessä olevat matkustaja-alukset eivät ole MKL:n rekisterissä, sillä alle 15 metriä pitkien alusten rekisteröinti on vapaaehtoista. (Onnettomuustutkintakeskus, 2009, s. 2)

4.1 Kyselyn toteutus

Vesiliikenneyrittäjiä löytyi koko maasta noin 180, joista keskityttiin Suomenlahden yrityksiin. Näistä etsittiin nettisivujen ja puhelinsoittojen avulla sellaiset vesiliikenneyrittäjät, joilla on torjuntahenkilöstön runkokuljetuksiin soveltuvaa kalustoa.

Soveltuva kalusto määriteltiin yksinkertaisesti luvun 2 vaatimusten perusteella seuraavasti:

- matkustajakapasiteetti: 50 - 250
- syväys: <2,5 m
- tulee olla käytettävissä (ei täysiaikaisesti sidottuna vakituiseen reittiliikenteeseen)

Nämä ehdot täyttäviä aluksia omistavia yrityksiä löytyi toiminta-alueelta 11, ja näillä on soveltuvia aluksia yhteensä 37. Kysely suoritettiin puhelimitse, jolloin vastausprosentti oli 100. Kyselyssä selvitettiin seuraavat asiat:

1. Yrityksen perustiedot

Nimi, osoite ja yhteystiedot (puhelin, faksi ja sähköpostiosoite) sekä nettisivut.

2. Toiminta-alue

Yrityksen normaali liiketoiminta-alue Suomenlahden rannikkokuntiin sitoen sekä mahdollisuudet toimia päätoiminta-alueen ulkopuolella.

3. Soveltuva kalusto (kalustollinen käytettävyys)

Kerättiin käytettävyyden kannalta tärkeät tiedot

a. Aluksen nimi

b. Matkustajamäärä

c. Syväys

d. Nopeus

e. Jäissäkulkukyky

f. Toimintakausi

– ajanjakso, jonka alus on normaalisti käytössä

g. Vesillelaskuvalmius

– aika, joka kestää aluksen toimintavalmiiksi saamiseen toimintakauden ulkopuolella

h. Liikennealue

i. Huomioitavia asioita

4. Operatiivinen käytettävyys

Lähtökohtana oli käytettävyys säännöllisiin runkokuljetuksiin, eli kuljetukset tapahtuisivat aamulla julkisen väylästäön päässä oleviin saariin, joissa on kiinteä laituri, ja työpäivän päätteeksi saarista pois mantereelle.

a. Valmius

– kuinka pian yhteydenotosta kuljetus järjestyy, sekä muita valmiuteen vaikuttavia asioita kuten vakituiset pitkäaikaiset sopimukset

b. Sopimuskauden pituus

- kuinka pitkiä sopimuksia ollaan valmiita tekemään

c. Henkilöstön saatavuus talviaikaan

d. Laskutusperuste/hinta-arvio

- e. Mahdollisuudet väylästön ulkopuoliseen liikennöintiin
- f. Mahdollisuus kiinnityksiin väliaikaisiin kelluviin laiturirakennelmiin
- g. Huomioitavia asioita

4.2 Tulokset

Kyselyn yrittäjäkohtaiset vastaukset ovat liitteessä 4. Olenneiset tulokset on esitetty tässä aluvussa. Alla olevassa taulukossa on luetteloitu kyselyyn osallistuneet vesiliikenneyrittäjät, niiden kotipaikkakunnat sekä ensisijaiset toiminta-alueet ja kalustomäärät.

Taulukko 2. Tutkimuksen vesiliikenneyrittäjät, toimialueet ja kalustomäärät

Nro	Yritys	Kotipaikka	Ensisijainen toiminta-alue	Alusten lkm.
1	Metsolan Merimatkat Ky	Kotka	Itäraja –Hanko	2
2	Meriset	Kotka	Itäraja – Pyhtää	3
3	Saaristoliikenne Jonmar Ky	Pyhtää	Kotka – Loviisa	1
4	Saaristolinja Ky	Porvoo	Loviisa – Helsinki	3
5	IHA-Lines Oy	Helsinki	Itäraja – Hailuoto	4
6	JT-Line Oy	Helsinki	Porvoo – Porkkala	7
7	Pääsky Risteilyt T:mi	Helsinki	Porvoo – Porkkala	1
8	NorsöLine / Testpoint	Helsinki	Sipoo – Helsinki	4
9	Cardinal Marine	Helsinki	Sipoo – Espoo	3
10	Royal Line	Helsinki	Helsinki	4
11	Veka-Line	Helsinki	Helsinki – Espoo	5
Yhteensä				37

Palveluntarjonnan painopiste on selkeästi pääkaupunkiseudulla. Seitsemän yritystä sijaitsee Helsingissä ja loput Helsingin itäpuolella. Yleisesti voidaan todeta, että välillä Itäraja – Porkkala tarjontaa voidaan pitää riittävänä. Pääkaupunkiseudulla tarjonta on suorastaan erinomaista. Vain kahden yrityksen ilmoittama ensisijainen toiminta alue ulottuu Porkkalan länsipuolelle. Kuljetuspalvelujen saaminen tälle alueelle saattaa vaatia erityisjärjestelyjä ja tuottaa siten lisäkustannuksia. Kattavuutta arvioitaessa täy-

tyy muistaa, että kyselyn ulkopuolella voi olla käyttökelpoisia yrityksiä sekä Saaristomerellä että Suomenlahdella.

Operatiivista käytettävyyttä arvioitaessa yrittäjille esiteltiin perusmalli, jossa kuljetukset tapahtuisivat aamulla julkisen väylästä päässä oleviin saariin, joissa on kiinteä laituri, ja työpäivän päätteeksi saarista pois mantereelle.

Vesiliikenneyrittäjät toimivat markkinatalouden pelisääntöjen mukaisesti, eli kuljetussopimukset tehdään markkinatilanteen mukaisesti. Normaalisti alusten toimintakausi kestää huhti-toukokuusta loka-marraskuuhun. Sesonkiaika on kesäkuun puolivälistä elokuun puoliväliin. Tällöin alusten käyttöaste on erittäin suuri.

Kuljetuskalustolle saattaa olla tarvetta myös talviaikaan, mikäli jään muodostus on vähäistä tai sitä ei ole. Yleisesti ottaen alukset kykenevät toimimaan vielä 1 - 2 cm jäässä. Varsinaisesti jäävahvistettuja aluksia kyselyyn osallistuneista yrityksistä löytyi vain yksi. Toimintakauden ulkopuolella alukset saatetaan talvikuntoon säilytystä ja huoltoja varten. Osa veneistä nostetaan ylös vedestä talvehtimaan. Talvikaudella alukset saadaan toimintakuntoon yleensä 1 - 2 vuorokaudessa. Puurunkoisia veneitä ei mielellään lasketa veteen talvikaudella, sillä niiden täytyy antaa kuivua ennen seuraavaa toimintakautta.

Myöskään henkilöstön saatavuus talviaikaan ei yleisesti ole ongelma. Yleensä omistaja itse toimii yhtenä aluksen päällikkönä ja on valmiudessa ajamaan tarvittaessa ympäri vuoden. Vain yksi kyselyn yrittäjistä ei uskonut saavansa vähintään yhtä alusta miehitettyä viikon kuluessa.

Hinnoitteluperuste yksittäisissä matkoissa on yleensä tuntihinta, joka vaihtelee aluksen ja paikkakunnan mukaan. Isommat ja ominaisuuksiltaan paremmat alukset ovat suhteessa kalliimpia. Pääkaupunkiseutu on kustannustasoltaan muita Suomenlahden alueita kalliimpi. Kyselyn alhaisin tuntihinta oli 100 € ja korkein 260 €. Pitkäkestoiset sopimukset neuvotellaan yleensä erikseen, jolloin kustannukset yksittäistä matkaa kohden putoavat. Periaate on, että mitä pitempi sitä edullisempi sopimus. Toimintakauden ulkopuolella lisäkustannuksia aiheutuu alusten ylimääräisestä laskusta ja nos-

tosta sekä vakuutuskauden jatkumisesta. Kaukana kotisatamasta toimittaessa tulevat lisäksi mahdolliset asumis- tai miehistön siirrosta aiheutuvat kulut.

Väylästäön ulkopuolinen toiminta ei ole vesiliikenneyrittäjille sinänsä mikään ongelma, kunhan toiminta katsotaan turvalliseksi. Moni yrittäjä liikennöi normaalistikin saariin, joihin ei mene julkista väylää. Heillä on vuosien tuoma hyvä paikallistuntemus toiminta-alueellaan, sekä kokemuksen tuoma harkintakyky siitä, mikä on turvallista. Myöskään kiinnittäminen väliaikaisiin kelluviin laitureihin ei tuota ongelmia, mikäli ne ovat asianmukaisia ja kyseiselle aluksille soveltuvia.

4.3 Johtopäätökset

Vesiliikenneyrittäjien palkkaaminen näyttää olevan toimiva tapa hoitaa torjuntahenkilöstön merikuljetuksia. Tarpeen ja markkinatilanteen mukaan voidaan tehdä pitkäkestoisia sopimuksia yrittäjien kanssa. Vesibussikalustolla saadaan tarvittava määrä henkilöstöä kerralla kuljetetuksi kohdesaareen. Kaluston ominaisuuksien ja henkilöstön ammattitaidon ja paikallistuntemuksen ansiosta voidaan liikennöidä suoraan suurimpaan osaan saarista ilman jatkokuljetuksia.

Mikäli kuljetustarve ilmaantuu sesonkiaikana, on epätodennäköistä saada operaation alussa kattavaa palvelua yhdeltä yrittäjältä. Kuljetuksia saattaa joutua aluksi järjestelmään useamman yrittäjän ”hajavuoroista”. Toimivin malli lieneekin pyrkiä tekemään sopimus yhden yrittäjän kanssa, joka sitten tarvittaessa käyttää muita alueen yrittäjiä alihankkijoina (alirahdinottajina).

Palvelutarjonta on koko Suomenlahden alueella vähintäänkin riittävän kattavaa. Porkkalan länsipuolella on kuitenkin varauduttava henkilöstön majoituksista ja siirroista johtuviin lisäkustannuksiin.

5 JURIDINEN VASTUU MERIKULJETUKSISSA

Juridinen eli oikeudellinen vastuu tarkoittaa oikeussubjektin vastuuta tekojensa seuraamuksista. Oikeussubjekteja ovat luonnolliset henkilöt eli ihmiset sekä oikeushenkilöt, joita ovat erilaiset yritykset, yhteisöt ja julkisoikeudelliset tahot. Julkisoikeudelliset oikeushenkilöt ovat yleensä lakisääteisiä, kuten valtio ja kunnat.

Öljyntorjuntaorganisaation toiminnasta vastaa sen johto eli käytännössä PL tai SYKE. Viimekädessä vastuussa on valtio, jonka ministeriöiden alaisuudessa ne toimivat.

Juridinen vastuu jaetaan siviilioikeudelliseen ja rikosoikeudelliseen vastuuseen. Siviilioikeudellinen vastuu konkretisoituu vahingonkorvauksina ja se edellyttää vahingonkorvauskanteen nostoa tai osapuolten sopimista. Rikosoikeudellinen vastuu määräytyy rikoslain mukaisesti. Rikosoikeudellista vastuuta ei tässä tutkimuksessa käsitellä.

Suomalainen oikeusjärjestys perustuu ensisijaisesti Suomen lakiin, jota sovelletaan ja tulkitaan oikeusasteissa. Matkustajien kuljetuksista merellä säädetään Merilain (ML) 15. luvussa ja vahingonkorvauksista yleisesti Vahingonkorvauslaissa (VahL).

ML:n säädöksiä sovelletaan muuhun kuin kauppamerenkulkuun käytettäviin aluksiin vain soveltuvien osien. ML:n 15. luvun säädöksiä sovelletaan periaatteessa vain sopimuksenvaraiseen vastikkeelliseen kauppamerenkulkuun (ML 1:9). Vastikkeeton, epäkaupallinen kuljetus jää ML:n 15. luvun säädösten ulkopuolelle, eli ne eivät koske laivaväkeä tai vapaamatkustajia (Sisula-Tulokas, 2007, s. 268).

Rajanveto ML 15. luvun soveltamisessa ei ole aina selkeää. Sisula-Tulokkaan mukaan kuljetus lossilla jäänee vastikkeettomana säännösten soveltamisalan ulkopuolelle. Sen sijaan ML 15. lukua voitaneen soveltaa kalastajaan, joka vastiketta vastaan kuljettaa kesävieraita esim. mantereelta saareen ja takaisin. (Sisula-Tulokas, 2007, s. 267)

Tämän perusteella henkilökuljetukset, joista öljyntorjuntaorganisaatio maksaa korvauksen, kuuluisivat ML 15. luvun piiriin, ja kuljetukset, joista ei makseta, eivät kuuluisi. Kulukorvauksetkin voidaan katsoa vastikkeeksi.

5.1 Merilaki

Matkustajaliikenteessä vastuu jakautuu ML:n mukaan laivanisännän ja rahdinottajan kesken. Aluksen päälliköllä on vastuu aluksesta, mutta vahingosta riippuen joko laivanisäntä tai rahdinottaja vastaa ensisijaisesti myös päällikön tekemistä virheistä. Päällikkö vastaa vain siitä määrästä, jota ei voida saada laivanisännältä. Päällikkö on vastuussa laivanisännälle aiheuttamastaan vahingosta.

Kaupallisen liikenteen ulkopuolella laivanisännällä on vastuu aluksella matkustavista henkilöistä. (ks. 5.6. ennakkotapaukset)

5.1.1 Päällikön vastuu

Päällikkö vastaa kaikesta, mitä aluksella tapahtuu. Hänen on huolehdittava siitä, että alus on matkaan ja vuodenaikaan nähden merikelpoinen, asianmukaisesti miehitetty ja varustettu, ja että sen vakavuus on riittävä. Matkan aikana päällikön on valvottava, että alus pidetään asianmukaisessa kunnossa. (ML 6:3)

Päällikkö on myös vastuussa aluksen reitin suunnittelusta siten, että siinä taataan riittävä meritila aluksen turvallista kulkemista varten koko matkaksi sekä ennakoidaan tunnetut merenkulkuriskit ja haitalliset sääolosuhteet (ML 6:3a). Lisäksi päällikön on huolehdittava siitä, että alusta kuljetetaan ja käsitellään hyvän merimiestaidon mukaisesti (ML 4:9).

5.1.2 Laivanisännän vastuu

Laivanisäntä on sellainen aluksen omistaja tai koko aluksen vuokraaja, joka käyttää tosiasiallista määräämisvaltaa alusturvallisuuteen liittyvissä kysymyksissä.

Yleisperiaate on, että laivanisäntä on vastuussa kaikista aluksen päällikön, laivaväen tai muun laivanisännän tai päällikön toimeksiannosta aluksella työskentelevän aiheuttamista vahingoista. Mikäli vahingonaiheuttaja on laivanisännän ohella vastuussa va-

hingosta, hän vastaa vain siitä määrästä, jota ei voida saada laivanisännältä. Vahingon aiheuttaja vastuussa laivanisännälle aiheuttamastaan vahingosta. (ML 7:1)

5.1.3 Rahdinottajan vastuu

Rahdinottaja on ML 15. luvun mukainen termi henkilölle, joka sopimuksen perusteella, ammattimaisesti tai vastiketta vastaan, ottaa kuljetettavakseen aluksella matkustajia taikka matkustajia ja matkatavaraa. Rahdinottaja tarkoittaa matkustajaliikenteessä samaa kuin rahdinkuljettaja.

Rahdinottajalla on vastuu matkustajista ja matkatavaroista koko merimatkan ajan. Vastuu kattaa matkan aikana sattuneet henkilö- ja matkatavaravahingot, jos vahinko on aiheutunut rahdinottajan tai jonkun hänen vastuullaan toimivan virheestä tai laiminlyönnistä. (Sisula-Tulokas, 2007, s. 271);(ML 15:11 ja 12)

Matkustajaliikenteessä rahdinottajan on huolehdittava siitä, että alus on merikelpoinen, ja että matkustaja ja hänen matkatavaransa kuljetetaan nopeasti ja turvallisesti määräpaikkaan (ML 15:3).

5.1.4 Alirahdinottajan vastuu

Jos kuljetuksen kokonaan tai osaksi suorittaa joku muu kuin rahdinottaja, on rahdinottaja kuitenkin vastuussa niin kuin hän olisi itse suorittanut koko kuljetuksen.

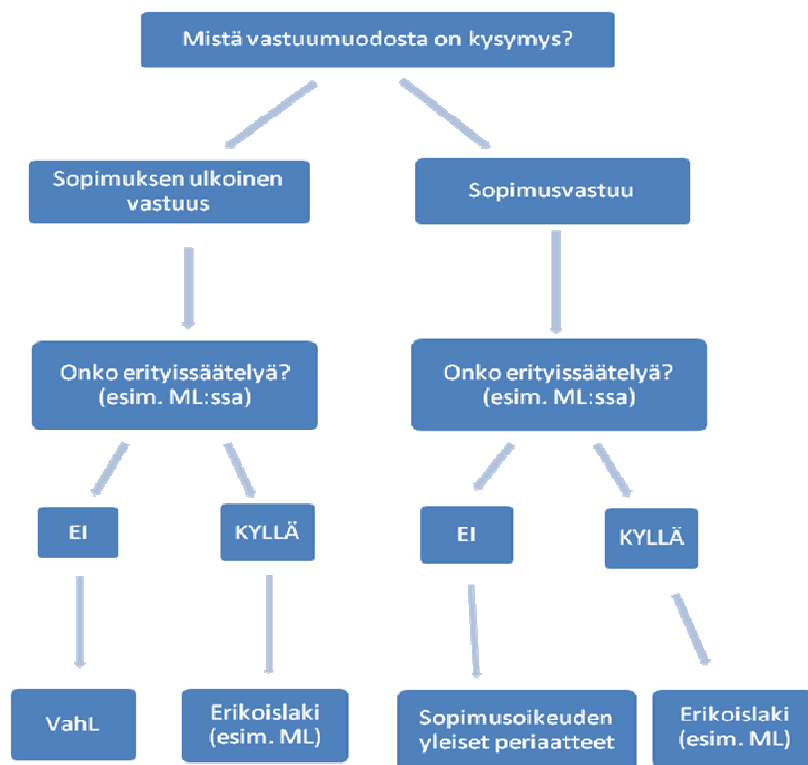
Alirahdinottaja on vastuussa kuljetusosuudestaan niiden säännösten mukaan, jotka ovat voimassa rahdinottajaan nähden. Jos rahdinottaja on kuljetussopimuksessa ottanut itselleen säännösten ulkopuolisia vastuita, ne eivät sido kuljetuksen alirahdinottajaa, ellei hän ole siihen kirjallisesti suostunut. Jos sekä rahdinottaja että alirahdinottaja ovat vastuussa, he vastaavat vahingosta yhteisvastuullisesti. (ML 15:18)

Jos on sovittu, että määrätyn osan kuljetuksesta suorittaa joku muu nimeltä mainittu laivanisäntä kuin rahdinottaja, saa rahdinottaja vapauttaa itsensä vastuusta sellaisten

vahinkojen osalta, jotka aiheutuvat toisen laivanisännän kuljetusosuuden aikana sattuneista tapahtumista (ML 15:22).

5.2 Vahingonkorvauslaki

Vahingonkorvauslaissa määritellään yleisesti vahingonkorvausvastuut, mutta se ei kuitenkaan koske sopimukseen perustuvaa tai muussa laissa säädettyä korvausvastuuta (VahL 1:1). ML:ssa ja kuljetussopimuksessa määriteltyjen korvausvastuiden ulkopuolelle jäävät vahingot määritellään siis VahL:n mukaan. Vahingonkorvausoikeudellinen pääjako onkin sopimuksen ulkoisen ja sopimusvastuun erottaminen (Hemmo, 2006, s. 3). Kun oikeushenkilölle syntyy VahL:n mukainen vahingonkorvausvelvollisuus, on perusteena useimmiten *isännänvastuu* (Hemmo, 2006, s. 53).



Kaavio 1. Sovellettavan säädöksen määrittäminen

5.2.1 Isännänvastuu

Isännänvastuulla tarkoitetaan yleisesti työnantajan velvollisuutta korvata vahinko, jonka työntekijä tai siihen rinnastettavissa oleva virheellään tai laiminlyönnillään työssä aiheuttaa (Hemmo, 2006, s. 53). Isännänvastuu koskee myös julkisyhteisöjä, joiden palveluksessa vahingon aiheuttaja on (Hemmo, 2006, s. 60). Työntekijään voidaan rinnastaa mm.

1. itsenäinen yrittäjä, joka on toimeksiannon pysyvyyden, työn laadun ja muiden seikkojen perusteella rinnastettavissa työntekijään
2. julkisyhteisöjen työntekijä tai virkasuhteessa oleva henkilö, jos ei ole kyse julkisen vallan käyttämisestä.
3. henkilö, joka viranomaisen määräyksestä suorittaa laissa määrättyä tehtävää tai toimii työsuhteeseen verrattavissa olevissa oloissa olematta itsenäinen yrittäjä. (Hemmo, 2006, s. 55)

Isännänvastuu voi siis syntyä myös tilanteessa, jossa joku tekee vapaaehtoistyötä ilman palkkaa tai muuta vastiketta. Edellytyksenä on kuitenkin, että vapaaehtoistyö on olosuhteiltaan rinnastettavissa työsuhteeseen. Sillä, jonka lukuun työtä suoritetaan, tulee esimerkiksi olla oikeus johtaa ja valvoa vapaaehtoistyöntekijän työtä (Hemmo, 2006, s. 55).

Pelastuslaitoksen isännänvastuu kattaa siten keräyshenkilöstön riippumatta siitä, ovatko nämä työntekijöitä tai vapaaehtoisia.

5.2.2 Korvausvastuun jakaantuminen

Yleinen periaate on, että vahingon aiheuttaja on velvollinen korvaamaan toiselle aiheuttamansa vahingon. Vahingonkorvaus käsittää hyvityksen henkilö ja esinevahingosta. (Vahl 2:1 ; 5:1)

Mikäli vahinko on kahden tai useamman aiheuttama, vastaavat he yhteisvastuullisesti (Vahl 6:2). Jos vahingon kärsineen puolelta on myötävaikutettu vahinkoon tai jos muu

vahingon aiheuttaneeseen tekoon kuulumaton seikka on myös ollut vahingon syynä, voidaan vahingonkorvausta kohtuuden mukaan sovitella. (VahL 6:1)

5.3 Pelastuslaitoksen juridinen vastuu henkilöstön kuljetuksissa

Vastuiden hahmottamiseksi täytyy ensin määrittää jokaisen toimijan rooli kussakin kuljetusmallissa. Seuraavaksi tarkastellaan erikseen neljää eri mallia: vesiliikenneyrittäjien palvelut, torjuntaviranomaisten kuljetukset, Suomen Meripelastusseuran kuljetukset ja yksityisveneiden käyttö.

Pelastuslaitoksella on joka tapauksessa isännänvastuu työntekijöistään, eli matkustajista olettaen, että merimatka lasketaan työajaksi. Tämä ei muuta rahdinottajan tai laivanisännän vastuuta matkustajista, mutta mikäli joku pelastuslaitoksen lukuun työskentelevä on toimillaan osaksi tai kokonaan aiheuttanut onnettomuuden, voidaan PL:sta pitää joltain osin korvausvelvollisena (ks. 5.6.1 ennakkotapaus).

5.3.1 Vesiliikenneyrittäjien palvelut

Mikäli kuljetuspalvelut ostetaan vesiliikenneyrittäjältä, voidaan suoraan soveltaa ML 15. luvun säädöksiä. Tällöin pelastuslaitos on asiakas ja vesiliikenneyrittäjä rahdinottaja. Yrittäjä on luonnollisesti myös laivanisäntä ja usein myös aluksen omistaja. Aluksen päällikkönä voi toimia yrittäjä itse tai hänen palkkaamansa henkilö.

Merikuljetuksen aikana vastuu on jakamaton. Vesiliikenneyrittäjä on rahdinottajana vastuussa kaikista merimatkan aikana tapahtuvista henkilö- ja matkatavaravahingoista sekä laivaisäntänä vastuussa kalustovahingoista ja muille osapuolille aiheuttamistaan vahingoista.

Alirahdinottajien käyttö ei muuta pelastuslaitoksen tai rahdinottajan juridista asemaa.

5.3.2 Torjuntaviranomaisten kuljetukset

PV:n ja RVL:n kuljetukset perustuvat toimintaan lakisääteisenä torjuntaviranomaisena, jolloin viranomaiset suorittavat virkatehtävää kuljettaessaan keräyshenkilöstöä. Öljyvahinkojen torjuntalain mukaan kuljetuksista korvataan aiheutuneet kustannukset eli toiminta voidaan katsoa vastikkeelliseksi. Tällöin ML 15. luvun säädöksiä voitaneen soveltaa.

Kuljetuksen suorittavalla viranomaisella on rahdinottajan ja laivanisännän vastuu kuljetuksessa, aluksen päälliköllä päällikön vastuu ja valtiolla omistajan vastuu. Suorittava viranomainen vastaa kuljetuksesta, ja siten lopulta valtio vastaa kaikista kuljetuksen aikana tapahtuvista onnettomuuksista.

5.3.3 Suomen Meripelastusseuran kuljetukset

SMPS:n suorittamista kuljetuksista öljyntorjuntaorganisaatio maksaa kulukorvaukset. Tämä tekee toiminnasta vastikkeellista, joten ML 15. luvun säädöksiä todennäköisesti sovelletaan. Vastuu kuljetuksesta on siten paikallisyhdistyksellä rahdinottajan vastuun perusteella.

5.3.4 Yksityisveneiden käyttö

Mikäli yksityisvene on vuokrattu PL:n käyttöön, asettaa se PL:n laivanisännän asemaan. PL vastaa kuljetuksesta laivanisännän vastuun perusteella.

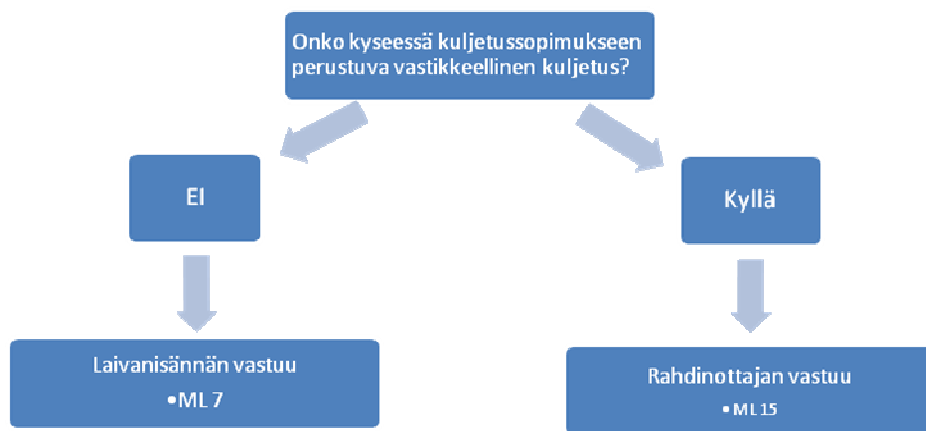
5.4 Korvausvastuut onnettomuustapauksissa

5.4.1 Henkilö- ja matkatavaravahingot

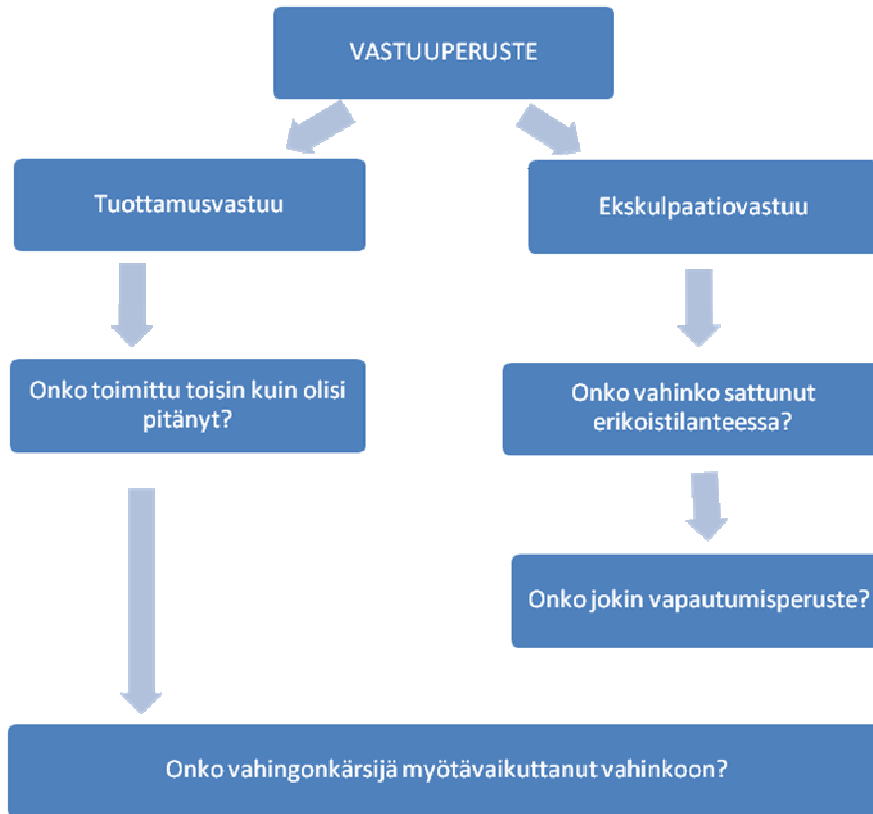
ML:n 15. luvun mukainen vastuuperuste henkilö- ja matkatavaravahinkojen osalta rakentuu tuottamusperiaatteelle, josta on kaksi eri vastuutyyppeä: *tuottamusvastuu* ja

ekskulpaatiovastuu. Näiden erona on todistustaakka. Normaalitilanteessa kyseessä on tuottamusvastuu, jolloin matkustajan on osoitettava, että vahinko on tapahtunut matkan aikana ja että tuottamus on rahdinottajan puolella.

Ekskulpaatiovastuu koskee erityistilanteita kuten haaksirikkoa, yhteentörmäystä, karilleajoa, räjähdystä, tulipaloa tai aluksen saamaa vikaa. Tällöin todistustaakka on rahdinkuljettajan puolella. Rahdinkuljettajan tulee vastuusta vapautuakseen osoittaa, ettei vahinko ole aiheutunut hänen virheestään tai laiminlyönnistään. (Sisula-Tulokas, 2007, s. 272)



Kaavio 2. Korvausvelvollisuuden määräytyminen henkilövahingoissa



Kaavio 3. Vahingonkorvusoikeudellisen prosessin kulku henkilövahingoissa

5.4.2 Yhteentörmäyksen aiheuttama vahinko

Alusten yhteentörmäyksessä syyllisen on korvattava molempien osapuolten kärsimä vahinko ja tappio. Jos kumpikin osapuoli on syyllinen, heidän on korvattava vahinko puolin ja toisin tehtyjen virheiden laadun ja niiden seurausten mukaisessa suhteessa ja vastattava ainoastaan omasta osastaan korvausta. Mikäli jakoperustetta ei voida osoittaa, on kummankin korvattava puolet vahingosta. Jos yhteentörmäys on johtunut tapaturmasta tai syyllistä ei voida näyttää, vastaa kumpikin osapuoli kärsimästään vahingosta. (ML 8:2; ML 8:4)

Yhteentörmäyksen aiheuttaman henkilövahingon vahingonkorvauksesta vastaavat syylliset yhteisvastuullisesti (ML 8:3).

5.4.3 Vahingot kolmannelle osapuolelle

Aiheutettaessa vahinkoa kolmannelle osapuolelle esim. törmäyksessä laituriin tai kalastajien pyydyksiin, laivanisäntä on vastuussa laivaväen aiheuttamista vahingoista Vahl:n mukaisesti (Vahl 2:1).

5.5 Esimerkkitapaukset

5.5.1 Merioikeus - laivanisännän vastuu

Isohkoa purjevenettä oli hinaamalla yritetty irrottaa karilta, jolloin hinauksessa käytetty köysi oli katkennut ja osunut purjeveneessä sen omistajan A:n vieraana ja matkustajaan verrattavassa asemassa olleeseen, veneen irrotustyössä apuna toimineeseen B:hen seurauksin, että B oli loukkaantunut.

A:n olisi pitänyt ottaa huomioon köyden katkeamismahdollisuus ja siitä aiheutuva vaara. A oli siten aluksen päällikkönä laiminlyönyt tarpeellisten turvatoimien noudattamisen ja hänet velvoitettiin korvaamaan B:lle aiheutunut vahinko.

Vaikka A:n korvausvelvollisuus perustui hänen tuottamukseensa aluksen päällikkönä, ei vahingonkorvausta päällikön vastuun nojalla ollut soviteltava, koska A vastasi vahingosta myös purjeveeneen omistajana ja laivanisäntänä. (KKO 1980 II 126)

Tässä tapauksessa on huomioitava, että

1. myös huviveeneen omistajaa voidaan pitää laivanisäntänä,
2. laivanisäntä korvasi matkustajalle päällikön (sama henkilö) laiminlyönnistä aiheutuneet kustannukset.

Eli vaikka ML 15. lukua ei sovelletakaan, niin aina joku, tässä tapauksessa laivanisäntä (ja päällikkö), on vastuussa matkustajista.

5.5.2 Vahingonkorvaus - edunsaostus - korvauksen sovittelu

Veneiden kuljettajat, jotka olivat yhtä suuressa määrin syyllisiä niiden yhteentörmäykseen, veloitettiin yhteisvastuullisesti korvaamaan toisessa veneessä olleelle matkustajalle aiheutuneet vahingot. Korvauksia sovittiin matkustajan oman myötävaikutuksen johdosta. (KKO 1994:74)

Periaatteessa voi tulla myös tilanne, jossa PL vastaa isännänvastuun perusteella matkustajan aiheuttamasta vahingosta tai myötävaikutuksesta.

6 JOHTOPÄÄTÖKSET JA YHTEENVETO

6.1 Tutkimusongelmiin vastaaminen

Tässä tutkimuksessa vastataan kahteen oleelliseen henkilökuljetuksiin liittyvään kysymykseen. Ensimmäisessä kysymyksessä pohditaan kuljetusten järjestämiseen liittyviä käytännön asioita operatiivisesta näkökulmasta, eli miten henkilöstön merikuljetukset saadaan järjestettyä.

Ensimmäisen kysymyksen aihetta käsitellään luvuissa 3 ja 4. Kuljetusvaihtoehdoista tarkasteltiin PV:n, RVL:n, Meripelastusseuran sekä vesiliikenneyrittäjien tarjoamia palveluja. Näistä vaihtoehdoista tehtiin johtopäätöksiä seuraavien kriteerien perusteella:

- peruste palvelun käytölle
- käytettävyys runko- ja/tai jatkokuljetuksiin (ks. 2.4)
- valmius
- jatkuvuus
- kustannukset
- vastuu.

Torjuntaoperaation alkuvaiheessa tukeudutaan voimakkaasti PV:n ja RVL:n kuljetuksiin. Nämä tahot osallistuvat aktiivisesti alkuvaiheen toimintaan ja ovat korkeassa valmiudessa. Saatavilla voi olla jopa tässä työssä esiteltyä venekalustoa raskaampia kuljetusaluksia.

Operaation pitkittyessä toiminnan luonne muuttuu, ja tarvitaan säännölliseen ja pitkäkestoiseen liikennöintiin pystyvä taho. Tutkimuksen perusteella ainoastaan vesiliikenneyrittäjät kykenevät tarjoamaan tällaisen vaihtoehdon. Vastaus ensimmäiseen kysymykseen onkin, että vesiliikenneyrittäjien palveluilla hoidetaan kaikki kuljetukset mitkä voidaan. Saariin, joihin yrittäjien kalustolla ei pääse, kuljetetaan matkustajat joillakin muilla esitellyillä vaihtoehdoilla. SMPS:n merkitys kasvaa tulevaisuudessa uusien kalustohankintojen ja katsastussäädösten myötä. Yksityisveneiden vuokraaminen ei vuoden alusta tulleen lainsäädännön myötä ole perusteltua.

Toinen kysymys on teoreettisempi selvitys juridisen vastuun jakautumisesta, eli selvitettiin, mikä on öljyntorjuntaorganisaation juridinen vastuu henkilöstön merikuljetuksista. Kysymystä käsitellään tarkemmin luvussa 5. Vastuu matkustajista on ML 15. luvun mukaisessa kaupallisessa matkustajaliikenteessä rahdinottajalla. Mikäli kyse ei ole ML 15. luvun mukaisesta liikenteestä, vastuu matkustajista on ensisijaisesti laivanisännällä. Muuten kuin matkustajien osalta kuljetuksesta vastaa aina laivanisäntä. Öljyntorjuntaorganisaatiolla, eli käytännössä pelastuslaitoksella, on vastuu vain, mikäli henkilöstöä kuljetetaan sen hallussa olevalla kalustolla, jolloin sitä on pidettävä laivanisäntänä.

6.2 Tutkimuksen luotettavuuden tarkastelu

Vesiliikenneyrittäjille suoritettu kysely oli siinä määrin kattava ja tuloksiltaan yhden-suuntainen, että sen tuottamaa tietoa voidaan käyttää myös arvioitaessa vesiliikenneyrittäjien käyttökelpoisuutta yleisesti. Eli kyselyn ulkopuolelle jääneiden samankaltaisten yritysten voidaan olettaa olevan samansuuntaisin perustein käytettävissä.

Tämän tutkimuksen perusteella PV:n ja RVL:n osallistumisesta kuljetuksiin ei voida luoda selkeää yleispätevää mallia. Asiantuntijahaastatteluilta saatiin varmasti oikean-

suuntainen yleiskuva aiheesta. Käytännössä kuitenkin henkilökuljetusten kaltainen käskyissä tai ohjeissa määrittelemätön toiminta on tapauskohtaista eli riippuvainen sen hetkisestä kuljetustarpeesta, kuljetusresursseista ja muista käytettävissä olevista vaihtoehdoista. Sekä puolustusvoimat että rajavartiolaitos ovat sotilasorganisaatioita, mikä tarkoittaa sitä, että olosuhteiden vaatiessa voidaan käskää huomattavasti tässä tutkimuksessa esiteltyjä kuljetusmenetelmiä suurempia voimavaroja käyttöön.

SMPS:n käytettävyydestä saatiin hyvä näkemys seuran toimitusjohtajalta. Tutkimuksessa ei kuitenkaan selvitetty paikallisten yhdistysten tosiasiallista kykyä osallistua kuljetuksiin. Tutkijan omaan olettamukseen perustuu näkemys, että vapaaehtois pohjalta ei useiden kuukausien päivittäisiä kuljetuksia hoideta.

Juridisen vastuun määräytyminen kuljetuksissa on perusteellisesti eritelty, mutta johdopäätöksiä tarkasteltaessa tulee muistaa, että lopulliset vastaukset saadaan vasta oikeusasteissa.

6.3 Jatkotutkimusaiheita

Suomen Meripelastusseura tarjonnee kalustohankintojen myötä tulevaisuudessa vielä monipuolisemman yhteistyökumppanin pelastustoimelle. Olisi varmasti hyödyllistä tutkia paikallisten yhdistysten ja pelastuslaitoksen välisiä yhteistoiminnan kehittämismahdollisuuksia lähitulevaisuudessa. Sopiva tarkastelujänne voisi olla 2 - 4 vuotta.

Lisäksi olisi hyvä kartoittaa Saaristomeren vesiliikenneyrittäjät ja tutkia niiden käytettävyyttä Suomenlahden länsiosassa.

LÄHTEET

Asetus aluksen miehityksestä, laivaväen pätevyydestä ja vahdinpidosta 1256/1997

Asetus vuokraveneiden turvallisuudesta annetun asetuksen muuttamisesta 530/1997

Ekholm, L. (6.10.2009). Haastattelu. Itä-Uudenmaan pelastuslaitoksen öljyntorjuntahenkilöstön merikuljetukset. (J. Alastalo, haastattelija)

Halonen, J. (2007). *Toimintamalli suuren öljyntorjuntaoperaation koordinoointiin rannikon öljyntorjunnasta vastaaville viranomaisille (SÖKÖ)*. Kotka: Kymenlaakson ammattikorkeakoulu.

Hemmo, M. (2006). *Vahingonkorvausoikeus*. Vantaa: WSOYpro.

Juntunen, O. (25.1.2010). Haastattelu. Rajavartiolaitoksen virka-apu öljyntorjuntahenkilöstön merikuljetuksissa. (J. Alastalo, haastattelija)

Kilpeläinen, O. J. (6.10.2009). Haastattelu. Henlsingin pelastuslaitoksen öljyntorjuntahenkilöstön merikuljetukset. (J. Alastalo, haastattelija)

Kontuniemi, J. (2006). *Merikuljetusten logistinen suunnitelma merkittävälle öljyvahingolle*. Opinnäytetyö Kotka: Kymenlaakson ammattikorkeakoulu.

Korhonen, T. (6.11.2009). Haastattelu. Puolustusvoimien virka-apu öljyntorjuntahenkilöstön merikuljetuksissa. (J. Alastalo, haastattelija)

Korkeimman oikeuden ennakkopäätös, KKO 1980 II 126

Korkeimman oikeuden ennakkopäätös, KKO 1994: 74

Laki aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä 1686/2009

Merilaki 674/1994

Onnettomuustutkintakeskus. (2009). *Kotimaan matkustaja-alusliikenteen turvallisuus*. Helsinki: Multiprint Oy.

Sisula-Tulokas, L. (2007). *Kuljetusoikeuden perusteet*. Helsinki: Talentum Media Oy.

Suomen Meripelastusseura ry. (2009). *Meripelastaja vuosikirja - årsbok 2009*. Loimaa: TS-Yhtymä/Priimus Paino.

Tolonen, I. (21.09.2009). Haastattelu. Kymenlaakson pelastuslaitoksen öljyntorjuntahenkilöstön merikuljetukset . (J. Alastalo, haastattelija)

Vahingonkorvauslaki 412/1974

Vesterinen, K. (25.1.2010). Haastattelu. Meripelastusseuran mahdollisuudet auttaa öljyntorjuntahenkilöstön merikuljetuksissa. (J. Alastalo, haastattelija)

Öljyvahinkojen torjuntalaki 1673/2009

MERIVOIMIEN KEVYT VENEKALUSTO

LIITE 1

(www.mil.fi)

Jurmo-luokka**(joukkojenkuljetusvene)**

Kuva: Puolustusvoimat

Uppouma	13 t
Nopeus	30 kn
Pituus	14,3m
Leveys	3,7 m
Kuljetuskyky	25 hlö
Koneteho	630 kW

Meriuisko (kuljetusvene)

Kuva: Puolustusvoimat

Uppouma	9,5 t
Pituus	11 m
Leveys	3,5 m
Syväys	0,5 m
Paino	8 t
Kuljetuskyky	2,5 t tai 25 hlö
Koneteho	2 x 260 kW

G-vene

Kuva: Puolustusvoimat

Pituus	n. 7,5m
Leveys	2m
Maksiminopeus:	yli 30 solmua
Kuljetuskyky	10 hlö

Rannikkovartiovene

Nopeus	10 sol
Syväys	1,8m
Pituus	14m
Leveys	4m
Kuljetuskyky	2+12 hlö

Partiovene

Nopeus	30 sol
Syväys	0,8m
Pituus	12m
Leveys	4m
Kuljetuskyky	2+12 hlö

Nopeavene

Nopeus	40+ sol
Syväys	
Pituus	8,5m
Leveys	2,5m
Kuljetuskyky	2+8 hlö

Apuvene

Pituus	5-6,5m
Leveys	2,5m
Kuljetuskyky	2+5 hlö

Ilmatyynyalus

Pituus	12m
Leveys	4m
Kuljetuskyky	2+8 hlö

SUOMEN MERIPELASTUSSEURAN KALUSTO

LIITE 3

(Suomen Meripelastusseura ry, 2009)

Haminan Seudun Meripelastusyhdistys**PV HAILIKARI**

Kotisatama:	Hamina
Nopeus:	32 kn
Toimintasäde:	130 nm
Miehistö:	3
Pituus:	12.1 m
Leveys:	3.5 m
Korkeus:	4 m
Syväys:	0.7 m
Paino:	8.8 tn

Kotkan Meripelastusyhdistys**PV KOTKA**

Kotisatama:	Kotka
Nopeus:	28 kn
Toimintasäde:	150 nm
Miehistö:	4
Pituus:	16.8 m
Leveys:	4.7 m
Korkeus:	7.2 m
Syväys:	1 m
Paino:	22.5 tn
Matkusta lkm:	12
(rek. vuokravene)	

Loviisanseudun Meripelastajat**PV DEGERBY**

Kotisatama:	Loviisa
Nopeus:	28 kn
Toimintasäde:	110 nm
Miehistö:	3
Pituus:	12.1 m
Leveys:	3.5 m
Korkeus:	4 m
Syväys:	0.7 m
Paino:	9 tn

Porvoon Meripelastajat



PR MAC ELLIOT

Kotisatama:	Porvoo.
Nopeus:	18 kn
Toimintasäde:	200 nm
Miehistö:	4
Pituus:	16.6 m
Leveys:	5.4 m
Syväys:	1.5 m
Paino:	31 tn
Matkustaja lkm:	12
Rek. huvivene	

Helsingin Meripelastusyhdistys



PV RAUTAUOMA

Kotisatama:	Matosaari
Nopeus:	28 kn
Toimintasäde:	150 nm
Miehistö:	4
Pituus:	16.8 m
Leveys:	4.5 m
Korkeus:	8 m
Syväys:	0.8 m
Paino:	20 tn
Henkilömäärä	12
Rek. huvivene	

Meripelastusasema 1



PR JENNY WIHURI

Kotisatama:	Helsinki
Nopeus:	18 kn
Toimintasäde:	400 nm
Miehistö:	6
Pituus:	23.8 m
Leveys:	5.6 m
Korkeus:	9.2 m
Syväys:	1.4 m
Paino:	45 tn
Henkilömäärä	30
Rek. huvivene	

Espoon Meripelastajat



PV MIKROLOG II

Kotisatama:	Espoo
Nopeus:	28 kn
Miehistö:	2
Pituus:	11.9 m
Leveys:	3.65 m

Porkkalan Meripelastajat



PV AKTIA

Kotisatama:	Porkkala
Nopeus:	27 kn
Toimintasäde:	170 nm
Miehistö:	4
Pituus:	16.2 m
Leveys:	4.5 m
Korkeus:	8.5 m
Syväys:	1 m
Paino:	20 tn

Inkoon Meripelastajat



PV FAGERÖ

Kotisatama:	Inkoo
Nopeus:	30 kn
Miehistö:	3
Pituus:	12.1 m
Leveys:	3.5 m
Korkeus:	5 m
Syväys:	0.7 m
Paino:	9 tn

Ekenäs Sjöreddare



PV AJAX III

Kotisatama:	Tammisaari
Nopeus:	25 kn
Toiminta-aika:	8 h
Miehistö:	3
Pituus:	10.1 m
Leveys:	3.1 m
Korkeus:	3.5 m
Syväys:	0.8 m
Paino:	8 tn

Hangon Meripelastajat



PR RUSSARÖ

Kotisatama:	Hanko
Nopeus:	15 kn
Toimintasäde:	200 nm
Miehistö:	7
Pituus:	15.9 m
Leveys:	5.4 m
Korkeus:	5 m
Syväys:	1.5 m
Paino:	32 tn
Henkilömäärä	12
Huvivene, lastialus Ktm III	

VESILIIKENNEYRITTÄJÄT

LIITE 4/1

1. Yrityksen nimi: Cardinal Marine
 Osoite: Maneesikatu 4A, 00170 Helsinki
 Yhteystiedot: Puh: 09 8882600, 0400 602662
 Sähköposti: myynti@cardinalmarine.fi
 Nettisivut: <http://www.cardinalmarine.fi>
2. Toiminta-alue: Sipoo-Espoo ensisijainen (50 km), tarvittaessa kauemmas
3. Soveltuva kalusto

Nimi	Matkustalkm.	Syväys (m)	Nopeus (sol)	Jäissäkulukyky	Toimintakausi	Vesillelaskuvalmius	Liikennealue
Tuulispää	98	1.5	9	-	Huhti-lokakuu	Ei	Ktm I
Leila	78	1.3	7	-	Huhti-lokakuu	Ei	Ktm I
Kardinal II	22	1.10	17	-	Huhti-lokakuu	1pv	Ktm I

4. Operatiivinen käytettävyys
- Valmius:
Markkinatilanteen mukaan (taxilla aina valmius)
 - Sopimuskauden pituus
Markkinatilanteen mukaan pitkiäkin sopimuksia
 - Henkilöstön saatavuus talviaikaan
Kardinal II nopeasti
 - Laskutusperuste/hinta-arvio
Tuntiperusteinen, kardinal II 150 €/ tunti, muut 300€ +170€/h +alv
 - Väylästäön ulkop. liikkuminen : OK
 - Kiinnitys ponttonilaituriin : OK

1. Yrityksen nimi: IHA-Lines Oy
 Osoite: Meritullintori 6, 00170 HELSINKI
 Yhteystiedot: Puh: Puhelin (09) 879 5343 (09) 879 5343
 Gsm 0400 452 280
 Sähköposti: ihalines@ihalines.fi
 Fax: (09) 8193 5001

2. Toiminta-alue: Itäraja - Hailuoto

3. Soveltuva kalusto

Nimi	Matkustalkm.	Syväys (m)	Nopeus (sol)	Jäissäkulkyky	Toimintakausi	Vesillelaskuvalmius	Liikennealue
m/s Merisaukko	48	1,5	15	-	Huhti-marras	1pv	ktm III
M/s Merisaraste	83	1,5	11	-	Huhti-marras	1pv	ktm III
M/s Doris	195/145	1,9	10	jäävahvistettu	Huhti-marras	meressä	ktm III
M/s Doris 2 (2010)	195/145	1,5	10	jäävahvistettu	Huhti-marras	meressä	ktm III

4. Operatiivinen käytettävyys

- a. Valmius:
Markkinatilanteen mukaan
- b. Sopimuskauden pituus
Markkinatilanteen mukaan pitkiäkin sopimuksia
- c. Henkilöstön saatavuus talviaikaan
2-3 alusta välittömästi
- d. Laskutusperuste/hinta-arvio (sis. alv)
Tuntiperusteinen (kts. netti): 200 -400€/h
- e. Väylästäön ulkop. liikkuminen : OK
- f. Kiinnitys ponttonilaituriin : OK
- g. Huomioitavia asioita
-meripelastustehtävissä mukana
-Doris 2 rakenteeltaan suunniteltu rantautumaan vaikeisiin paikkoihin, joihin ei laituria

1. Yrityksen nimi: JT-Line oy
 Osoite: Kanneltie 4 i, 00420 Helsinki
 Yhteystiedot: Puh: 09 534806 (myynti ja toimisto), 0400 811323 (TJ)
 Sähköposti: info@jt-line.fi, juha.tiilikainen@jt-line.fi
 Fax: 09 534085
2. Toiminta-alue: Porvoo-Porkkala
3. Soveltuva kalusto

Nimi	Matkustalkm.	Syväys (m)	Nopeus (sol)	Jäissäkulukyky	Toimintakausi	Vesillelaskuvalmius	Liikennealue
M/S Amiraali	218	1.8	9-10	-	Jäätön kausi	Vedessä	Ktm I
M/S Chapman	168	1.6	12	-	Touko - loka	1-2 pv	Ktm I
M/S Esa	124	1.5	9	-	Touko - loka	1-2	Ktm I
M/S Meritähti	98	1.3	9	-	Touko - loka	1-2	Ktm I
M/S Monica	113	1.5	9	-	Touko - loka	1-2	Ktm I
M/S Walhalla	98	1.3	9	-	Touko - loka	1-2	Ktm I
M/S Viapori	198	1.8	10	-	Jäätön kausi	Vedessä	Ktm I

4. Operatiivinen käytettävyys
- Valmius:
Markkinatilanteen mukaan
 - Sopimuskauden pituus
Markkinatilanteen mukaan pitkiäkin sopimuksia
 - Henkilöstön saatavuus talviaikaan
2 alusta nopeasti, muut alle viikossa
 - Laskutusperuste/hinta-arvio (sis. alv)
Viapori, chapman, amiraali 200-280 € / tunti
Muut 100-120 € / tunti
 - Väylästä ulkop. liikkuminen : OK
 - Kiinnitys ponttonilaituriin : OK
 - Huomioitavia asioita

1. Yrityksen nimi: MeriSet
 Osoite: Rautatiekatu 2, 48100 KOTKA
 Yhteystiedot: Puh: 05 228 5648, 0400 105 014, 0400 902 494
 Sähköposti: meriset@meriset.com
 Fax: 05 228 5658
2. Toiminta-alue: Itäraja - Pyhtää
 Sivutoiminta-alue: Ruotsinpyhtää - Sipoo

3. Soveltuva kalusto

Nimi	Matkus- talkm.	Syväys (m)	Nopeus (sol)	Jäissäkulku- kyky	Toimintakausi	Vesillelasku- valmius	Liikenne- alue
M/S Vikla I	100	1.00	10	-	Huhti-marras	1pv	Ktm II
M/S Vikla II	100	1.10	10	-	Huhti-marras	1pv	Ktm II
M/S Vikla III	130	1.50	10	-	Huhti-marras	vedessä	Ktm II

4. Operatiivinen käytettävyys

- a. Valmius:
Markkinatilanteen mukaan
- b. Sopimuskauden pituus
Markkinatilanteen mukaan, tarvittaessa pitkiäkin sopimuksia
- c. Henkilöstön saatavuus talviaikaan
2 alusta ympäri vuoden, kolmas tarvittaessa
- d. Laskutusperuste/hinta-arvio (sis. alv)
Tuntiperusteinen, 150 €/ tunti
- e. Väylästä ulkop. liikkuminen : OK
- f. Kiinnitys ponttonilaituriin : OK
- g. Huomioitavia asioita

1. Yrityksen nimi: Metsolan Merimatkat Ky
 Osoite: Tilhintie 37, 48220 Kotka
 Yhteystiedot: Puh: 0500 491544, 0400 555726
 Sähköposti: Metsolanmerimatkat@kymp.net
2. Toiminta-alue: Itäraja – Hanko

3. Soveltuva kalusto

Nimi	Matkustalkm.	Syväys (m)	Nopeus (sol)	Jäissäkulkyky	Toimintakausi	Vesillelaskuvalmius	Liikennealue
Kajava	99	1.5	8.5	-	avovesikausi	toinen vedessä	Ktm II
Kajava II	125	1.5	8.5	-	avovesikausi	4pv	Ktm II

4. Operatiivinen käytettävyys

- a. Valmius:
 Markkinatilanteen mukaan
- b. Sopimuskauden pituus
 Markkinatilanteen mukaan, tarvittaessa pitkiäkin sopimuksia. (Toinen alus on vappu-
 lokakuun loppu PV:n linnakeliikenteessä)
- c. Henkilöstön saatavuus talviaikaan
 2-3 viikkoa
- d. Laskutusperuste/hinta-arvio (sis. alv)
 Tuntiperusteinen, 150 €/ tunti
- e. Väylästä ulkop. liikkuminen : OK
- f. Kiinnitys ponttonilaituriin : OK
- g. Huomioitavia asioita

1. Yrityksen nimi: NorsöLine / Testpoint Oy
 Osoite: Kurkimoisio 2, 00960 Helsinki
 Yhteystiedot: Puh: 0500 821921
 Sähköposti: topi.saario@norsoline.com
 Nettisivut: www.norsoline.com
2. Toiminta-alue: Helsinki – Sipoo
 - muu Suomenlahti vain pidempiaikaisella sopimuksella
3. Soveltuva kalusto

Nimi	Matkus- talkm.	Syväys (m)	Nopeus (sol)	Jäissäkulku- kyky	Toimintakausi	Vesillelasku- valmius	Liikenne- alue
" taksi-vene"	20	1	11	Ei	Avovesikausi	1-2 vko	I
Norsö II	120	1,6	9	Ei	Avovesikausi	Ei	I
Norsö III	60	1,6	14	Ei	Avovesikausi	1-2 vko	I
Norsö IV	90	1,8	8	Ei	Avovesikausi	1 -2 vko	III

4. Operatiivinen käytettävyys

- a. Valmius:
 - toukokuusta – syyskuun loppuun min. 1vrk alusten ollessa vapaana, / n. 2 vko talvella (vain Norsö IV ja ”taksi-vene”).
 - reittiliikennettä toukokuusta – syyskuun ½- väliin, kesäkuusta elokuun ½- väliin päivittäin, muulloin pääasiassa viikonloppuisin, sesonkiaikana kuljetukset onnistuvat pääasiassa aamuisin ja iltaisin
- b. Sopimuskauden pituus
 Markkinatilanteen mukaan, tarvittaessa pitkiäkin sopimuksia
- c. Henkilöstön saatavuus talviaikaan
 - rajoitettu, 1- alus saadaan miehitettyä omilla (samoin kesäkuun ½ - elokuun ½ väliin.)
- d. Laskutusperuste/hinta-arvio (sis. alv)
 - muuna kuin normaalina liikennöintikautena laskutus sovitun viikkovuokran + kiinteä alusten ylimääräisestä laskusta / nostosta, vakuutuskauden jatkumisesta, tulevat kulut, sekä kauempana toimiessa mahdolliset asumisesta jne. Tulevat kulut
 - liikennöinti kaudella hinta laskutettuna kotisatamasta- kotisatamaan esim. 150-200€/h, tai sovittava kokopäivävuokra jos alue kauempana.
- e. Väylästä ulkop. liikkuminen :
 - pääsääntöisesti onnistuu jos voidaan osoittaa alueen oleva turvallinen liikennöintiin (esim. Ennakkoon tunnettu reitti tai luotauskartat)
- f. Kiinnitys ponttonilaituriin : OK
- g. Huomioitavia asioita

1. Yrityksen nimi: Pääsky Risteilyt T:mi
 Osoite: Kaarenjalka 6 D, 00940 HELSINKI
 Yhteystiedot: Puh: 044 3364867
 Fax: 050 78004541

1. Toiminta-alue: Porvoo-Porkkala

2. Soveltuva kalusto

Nimi	Matkus- talkm.	Syväys (m)	Nopeus (sol)	Jäissäkulku- kyky	Toimintakausi	Vesillelasku- valmius	Liikenne- alue
M/S Fantti	54	1.10	7	-	Touko- loka	1pv	Ktm I

3. Operatiivinen käytettävyys

- a. Valmius:
Markkinatilanteen mukaan
- b. Sopimuskauden pituus
Markkinatilanteen mukaan pitkiäkin sopimuksia
- c. Henkilöstön saatavuus talviaikaan
Vaatii Järjestelyja (puolet valmiina, puolet täytyy palkata)
- d. Laskutusperuste/hinta-arvio (sis. alv)
Normaalihinta 150 €/ tunti. Neuvoteltavissa sopimuksen mukaan
- e. Väylästäön ulkop. liikkuminen : OK
- f. Kiinnitys ponttonilaituriin : OK
- g. Huomioitavia asioita

1. Yrityksen nimi: Royal Line
 Osoite: Pohjoisranta 4, 00170 Helsinki
 Yhteystiedot: Puh: 0207 118 333, 0207 118 333
 Jukka Rautakorpi (TJ) 050 3888030
2. Toiminta-alue: Helsingin edusta
3. Soveltuva kalusto

Nimi	Matkustalkm.	Syväys (m)	Nopeus (sol)	Jäissäkulkyky	Toimintakausi	Vesillelaskuvalmius	Liikennealue
m/s Natalia	180	2.0	10	-	Touko - marras	vedessä	Ktm I
m/s King	90	2.0	10	-	Touko - marras	vedessä	Ktm I
m/s Royal Cat	66	2.0	11	-	Touko - marras	vedessä	Ktm II
m/s Katarina	60	2.0	10	-	Touko - marras	vedessä	Ktm II

4. Operatiivinen käytettävyys
- Valmius:
kesällä alukset reittiliikenteessä, tilanteen mukaan
 - Sopimuskauden pituus
Markkinatilanteen mukaan
 - Henkilöstön saatavuus talviaikaan
3 alusta liikenteeseen päivän varoitusajalla
 - Laskutusperuste/hinta-arvio (sis. alv)
- 4000€/ pv sesonki aikana, muina mahdollisesti edullisempi
 - Väylästäön ulkop. liikkuminen : OK
 - Kiinnitys ponttonilaituriin : OK
 - Huomioitavia asioita

1. Yrityksen nimi: Saaristoliikenne Jonmar Ky
 Osoite: Sarvipöllönkuja 12, 49220 Siltakylä
 Yhteystiedot: Puh: 044 517 1949
 Sähköposti: jonmar@jonmar.fi
 Nettisivut: www.jonmar.fi
2. Toiminta-alue: Kotka - Loviisa
3. Soveltuva kalusto

Nimi	Matkustalkm.	Syväys (m)	Nopeus (sol)	Jäissäkulkyky	Toimintakausi	Vesillelaskuvalmius	Liikennealue
M/S Alfa	86	1.5	8	-	Touko-Loka	2 vrk	ktm II

4. Operatiivinen käytettävyys
- h. Valmius:
 Markkinatilanteen mukaan. Säännöllinen liikenne Keskiviikkoisin 24.6.-29.7. ja Sunnuntaisin 28.6-2.8.
- i. Sopimuskauden pituus
 Markkinatilanteen mukaan, mitä pitempi sen parempi
- j. Henkilöstön saatavuus talviaikaan
 Vaatii järjestelyjä. Puurungon takia ei mielellään vesillelaskua talviaikaa.
- k. Laskutusperuste/hinta-arvio (sis. alv)
 Lyhyillä sopimuksilla tuntiperusteinen, 140 €/ turti. Pitempikestoiset sovitaan erikseen.
- l. Väylästäön ulkop. liikkuminen : OK
- m. Kiinnitys ponttonilaituriin : OK
- n. Huomioitavia asioita

1. Yrityksen nimi: Saaristolinja Ky
 Osoite: Tuhtotie 1 , 06101 PORVOO
 Yhteystiedot: Puh: 019 5231350, 0400 840 001
 Sähköposti: posti@saaristolinja.com
 Nettisivut: www.saaristolinja.com
2. Toiminta-alue: Loviisa – Helsinki
3. Soveltuva kalusto

Nimi	Matkustalkm.	Syväys (m)	Nopeus (sol)	Jäissäkulukyky	Toimintakausi	Vesillelaskuvalmius	Liikennealue
ms Ellan	58	1.4	8	-	Avovesikausi – 5-10 (puuta)	2vrk	Ktm I
ms Fredrika	58	1.5	8	8-10 cm	Avovesikausi	vedessä/ 1vrk	Ktm I
ms Sandra D	98	1.8	10	-	Touko-Loka	vedessä/ 1vrk	Ktm I

4. Operatiivinen käytettävyys
- Valmius:
Markkinatilanteen mukaan – järjestelyt tarvittaessa
 - Sopimuskauden pituus
Markkinatilanteen mukaan, pitkät sopimukset tärkeämpiä.
 - Henkilöstön saatavuus talviaikaan
Hyvä, 1-2 vrk
 - Laskutusperuste/hinta-arvio (sis. alv)
Tuntiperusteinen, fredrika 195€ , Ellan 175€ , Sandra 235€ (odotus 60%)/ tunti (vrk),
Pitemmät tarjousten mukaan sovittaessa (esim. -30%)
 - Väylästäön ulkop. liikkuminen : OK
 - Kiinnitys ponttonilaituriin : OK
 - Huomioitavia asioita
Aluksilla keittiöt, käytettävissä muonahuoltoon

1. Yrityksen nimi: Veka-Line
 Osoite: Hämeentie 65 A 1, 00550 Helsinki
 Yhteystiedot: Puh: 040 500 0504
 Sähköposti: Vekaline(at)elisanet.fi
 Fax: (09) 824 00 480
 Nettisivut: www.vekaline.fi

2. Toiminta-alue: Helsinki - Espoo

3. Soveltuva kalusto

Nimi	Matkustalkm.	Syväys (m)	Nopeus (sol)	Jäissäkulkyky	Toimintakausi	Vesillelaskuvalmius	Liikennealue
Aurora	98	1.5	11	-	Touko-marras	1 pv	Ktm I
Ilves	151	1.5	10	-	Touko-huhti	3 pv	Ktm I
Tuulikki	99	1.2	9	-	Touko-huhti	3 pv	Ktm I
Espoo 1	65	1.0	9	-	Touko-Huhti	3 pv	Ktm I
Lotta	38			-	Touko-Huhti	3 pv	Ktm I

4. Operatiivinen käytettävyys

- a. Valmius:

Tuulikki, ilves, aurora kiinni Espoon liikenteessä kesäkuun alku-elokuun puoliväli ti-su, elokuun vkl sen jälkeen

- b. Sopimuskauden pituus

Tilanteen mukaan jäättilanteen salliessa, etenkin aurora (alumiini, muut puu)

- c. Henkilöstön saatavuus talviaikaan

Aurora välittömästi (muut ei)

- d. Laskutusperuste/hinta-arvio (sis. alv)

Tuntiperusteinen aikarahtaus kts nettisivu
 200€/h ilman lähtö

- e. Väylästä ulkop. liikkuminen : OK

- f. Kiinnitys ponttonilaituriin : OK

- g. Huomioitavia asioita