



PELASTUSOPISTO



POLIISI
POLISIAMMATTIKORKEAKOULU

Kotimaanliikenteen laivureiden harjoittelu- mahdollisuudet Satakunnan pelastuslaitok- sella

Juho Salminen

5/2023

Poliisiammattikorkeakoulun opinnäytetyö / AMK

TIIVISTELMÄ

Tekijä: Juho Salminen

Julkaisun nimi: Kotimaanliikenteen laivureiden harjoittelumahdollisuudet Satakunnan pelastuslaitoksella

Opinnäytetyön muoto: Tutkimuksellinen

Julkisuusaste: Julkinen

Ohjaaja: yliopettaja Matti Hurula

Tutkinto: Pelastusalan päällystötutkinto (AMK)

Tässä opinnäytetyössä oli tavoitteena selvittää Satakunnan pelastuslaitoksella työskentelevien kotimaanliikenteen laivureiden tämänhetkinen meritoiminnan tehtävien sekä pelastus- ja öljyntorjuntalaitosten päällikkönä toimimisen harjoittelun määrä ja tilanne, perustella harjoittelutarvetta ja harjoittelumahdollisuuksien lisäämistä. Lisäksi tavoitteena oli antaa kehitysehdotuksia harjoittelumahdollisuuksien järjestämiseksi jatkossa yhä useammin. Opinnäytetyön johtopäätökset on tehty haastatteluiden ja erilaisten pelastuslaitosten meritoimintaa käsittelevien dokumenttien perusteella. Opinnäytetyö on laadittu Satakunnan pelastuslaitokselle, mutta sen johtopäätökset ovat sovellettavissa myös muilla saman ongelman kanssa kamppailevilla pelastuslaitoksilla soveltuvilta osin.

Haastatteluihin osallistui kokeneita kotimaanliikenteen laivureita Satakunnan pelastuslaitokselta sekä aluskalustosta ja työvuorosunnittelusta vastaavia henkilöitä niin ikään Satakunnan pelastuslaitokselta. Opinnäytetyötä varten haastateltiin myös sisäministeriön erityisasiantuntijaa ja pyydettiin tietoa muilta pelastuslaitoksilta heidän harjoittelukäytännöistään meritoiminnan osalta. Lähteinä käytetyt dokumentit olivat muiden pelastuslaitosten meri- tai venetoimintaohjeita, Onnettomuustutkintakeskuksen tutkintaraportteja pelastuslaitosten aluksille sattuneista onnettomuuksista sekä olemassa olevaa tietoa pelastus- ja öljyntorjunta-aluksella työskentelyn osaamisvaatimuksista ja toimintamalleista.

Satakunnan pelastuslaitos ei ole ainut pelastuslaitos, joka kamppailee kotimaanliikenteen laivureiden tai ylipäättään meritoiminnan harjoitteluongelman kanssa. Pelastuslaitoksilla työskentelevät laivurit eivät liiku työkseen merellä aluksilla yhtä paljon kuin muut ammattimerenkulkijat, joten tällöin harjoittelun merkitys korostuu, koska taito ei pysy yllä päivittäisen toiminnan ohella. Tämä opinnäytetyö pyrki löytämään ratkaisuja harjoittelumahdollisuuksien kehittämiseksi.

Sivumäärä: 50 sivua

Tarkastuskuukausi ja vuosi: toukokuu 2023

Avainsanat: Kotimaanliikenteen laivuri, meritoiminta, harjoittelu

ABSTRACT

Author: Juho Salminen

Title of Project: Training Opportunities of Domestic Trade Skippers at the Rescue Department of Satakunta

Type of thesis: research

Confidentiality: public

Academic Supervisor: Mr. Matti Hurula

Degree Programme: Fire Officer's Degree (UAS)

In this thesis, the objective was to find out the current amount and situation of training for maritime duties, training for domestic trade skippers working on rescue and oil spill response vessels at the Rescue Department of Satakunta, and to justify the need for training and increasing exercise opportunities. In addition, the goal was to give development proposals for organizing training opportunities even more often in the future. The conclusions of this thesis have been made on the basis of interviews and documents dealing with the maritime activities of various rescue departments. The thesis has been prepared for the Rescue Department of Satakunta, but its conclusions can also be used in other rescue departments struggling with the same problem in the applicable parts.

The interviews were attended by experienced domestic trade skippers from the Rescue Department of Satakunta, as well as personnel responsible for the fleet and shift planning, also from the Rescue Department of Satakunta. For the thesis, a specialist from the Ministry of the Interior was also interviewed and information was requested from other rescue departments about their training practices in maritime operations. The documents used as sources were the sea or boat operating instructions of other rescue departments, the Safety Investigation Authority's investigation reports on accidents on the ships of rescue departments, and existing information on the skill requirements and operating models for working on rescue and oil spill response vessels.

The Rescue Department of Satakunta is not the only rescue department that struggles with the training problem of skippers in domestic trade or in general maritime operations. The skippers who work at the rescue departments do not operate at sea on ships as much as other professional seafarers, so in this case the importance of training is emphasized, because the skill cannot be maintained along with daily activities. This thesis aims to find solutions for the development of exercise opportunities.

Pages: 50 pages

Month and year: May 2023

Keywords: Domestic trade skipper, maritime, training

SISÄLLYS

1 JOHDANTO	1
2 JOHDATUS MERITOIMINTAAN	3
2.1 Keskeiset käsitteet	3
2.2 Säädösperusta	5
3 PÄTEVYYSVAATIMUKSET	7
3.1 Pelastustoimintaan osallistuva henkilöstö	7
3.2 Merenkulun pätevyysvaatimukset	7
3.2.1 Aluksen päällikkö	8
3.2.2 Konepäällikkö	9
3.2.3 Kansimies ja radioasemankäyttäjä	9
3.3 Alusten miehitys	10
3.4 Alusten rekisteröinti ja katsastus	10
4 SATAKUNNAN PELASTUSLAITOKSEN TOIMINTAYMPÄRISTÖ	12
4.1 Merellinen toimintavalmius	12
4.2 Merellinen toimintaympäristö	13
4.3 Merialueen riskit	14
5 PELASTUSTOIMINTA MERIALUEELLA SATAKUNNASSA	16
5.1 Johtovastuut	16
5.2 Pelastustoimen vasteet merialueella Satakunnassa	17
5.3 Satakunnan pelastuslaitoksen alukset	18
5.4 Merialueen tehtävämäärät ja -tyypit	22
5.5 Laivaväen koulutus Satakunnan pelastuslaitoksella	23
6 TUTKIMUSAINEISTON KERÄÄMINEN	25
6.1 Laivureiden haastattelut	25
6.2 Vastuuhenkilöiden haastattelut	27
6.3 Dokumentit	28
7 JOHTOPÄÄTÖKSET	30
7.1 Harjoittelumäärät ja -mahdollisuudet	30
7.2 Harjoittelumahdollisuuksien järjestäminen entistä useammin	33

7.3 Perusteita harjoittelutarpeelle	38
8 POHDINTA	43
8.1 Tavoitteen saavuttaminen ja tulosten hyödynnettävyys	43
8.2 Jatkotutkimusaiheet	44
8.3 Opinnäytetyöprosessi.....	44
8.4 Oma oppiminen.....	45
8.5 Yhteenveto.....	47
LÄHTEET	48

1 JOHDANTO

Suomi on tuhansien järvien maa, joiden lisäksi Suomella on useita tuhansia kilometrejä meren ranta-alueita niin Suomenlahden kuin Pohjanlahdenkin rannikoilla. Satakunnan pelastuslaitoksen toiminta-alueella sijaitsee kaksi merkittävää satamakaupunkia sekä Selkämeren kansallispuisto, joka vetää puoleensa matkailijoita, huviveneilijöitä ja mökkeilijöitä. Pelastusalaalla tiedetään yleisesti, mitä enemmän rakennettua infrastruktuuria ja mitä enemmän ihmisiä on, sitä enemmän on myös onnettomuuksia. Pelastuslaitokset vastaavat alueillaan kaikesta kiinteällä maalla tapahtuvasta pelastustoiminnasta sekä ympäristövahinkojen torjunnasta merellä sisäsaaristossa ja rannikkoalueilla (Pelastuslaki 379/2011). Täten pelastuslaitosten tulee varautua myös tieyhteyksien ulottumattomissa tapahtuvien onnettomuuksien torjuntaan, joten sen vuoksi myös Satakunnan pelastuslaitos on varautunut torjumaan onnettomuuksia merellisessä toimintaympäristössä.

Merellinen toimintaympäristö luo kuitenkin omat riskinsä toimintaan. Riskit ovat osittain sellaisia, joita maa-alueilla ei ole. Ihminen on liikkunut merellä erilaisilla aluksilla lähestulkoon kautta aikojen, ja niin kauan meri on myös vaatinut omat uhrinsa. Pelastuslaitoksen ydintarkoitus pelastustoiminnan osalta on auttaa hätään joutunutta ihmistä ja rajoittaa onnettomuuden leviämistä, mutta mikäli pelastushenkilöstöllä ei ole riittävää osaamista tai riittäviä mahdollisuuksia avun tarvitsijan luokse pääsemiseksi erityisissä olosuhteissa, apu jää kokonaan saamatta ja antamatta. Merta voidaan pitää erityisenä toimintaympäristönä pelastushenkilöstölle, koska koulutus merellä toimimiseen ei sisälly pelastusalan ammatillisiin tutkintoihin. Kansalainen luottaa siihen, että hän saa apua pelastuslaitokselta, kun hätä on suurin. Jotta apu pääsisi perille varmasti, toimintaa merellisessä ympäristössä on harjoitettava täydennyskoulutuksissa hankittujen erityisosaamisien ylläpitämiseksi sekä erityisessä toimintaympäristössä tapahtuvan tehtävän hoitamiseksi turvallisesti. Pelastajasta ei saa tulla missään olosuhteissa pelastettava.

Satakunnan pelastuslaitoksella on kuitenkin koettu, että varsinkaan pelastus- ja öljyntorjunta-alueiden kulusta vastaavat eli alueiden päälliköinä toimivat henkilöt eivät ole saaneet harjoitella tehtävänsä riittävän usein ja hyvin avun perille pääsemisen varmistamiseksi tai omassa toiminnassa tapahtuvien onnettomuuksien välttämiseksi. Tähän on vaikuttanut moni asia, mutta pääasiallinen vaikutus on tullut siitä, että palvelutasopäätöksen määrittelemiä minivahvuuksia ylläpitäessä harjoittelu työvuoron aikana on muodostunut hankalaksi, koska osan lähtiessä merelle pois välittömästi lähtövalmiudesta vuorovahvuus tippuu palvelutasopäätöksen alle.

Satakunnan pelastuslaitoksella ei ole aikaisemmin tuotettu tutkimusta meritoiminnan harjoittelutarpeesta. Muillakaan Suomen pelastuslaitoksilla asiaa ei ole juurikaan tutkittu. Samaan aikaan kun tätä työtä on laadittu, Satakunnan pelastuslaitokselle on kuitenkin laadittu myös alipäällystökursseilla kehittämishanketta, jossa on tarkoituksena määritellä tarkemmin, mitä meritoiminnan osaamisen

ylläpitämiseksi tulisi harjoitella. Tämä opinnäytetyö rajataan koskemaan Satakunnan pelastuslaitoksella pelastus- ja öljyntorjunta-alusten päälliköinä toimivien kotimaanliikenteen laivureiden harjoittelumahdollisuuksia tähän asti, harjoittelutarpeen lisäämisen perustelua sekä harjoittelumahdollisuuksien järjestämistä jatkossa yhä useammin.

Opinnäytetyö koostuu kuudesta pääosasta. Ensimmäisessä osassa eli luvussa 2 on käsitelty meritoiminnan säädösperustaa ja avattu keskeiset tähän opinnäytetyöhön liittyvät käsitteet. Luvussa 3 on esitelty niin pelastustoimintaan ylipäätään kuin merelläkin osana laivaväkeä osallistuvan henkilöstön pätevyysvaatimuksia. Luvussa 4 esitellään Satakunnan pelastuslaitoksen merellinen toimintaympäristö ja luvussa 5 perehdytään pelastustoiminnan järjestämiseen Satakunnan merialueella. Luvussa 6 on esitelty tutkimuksessa käytetyt tutkimusmenetelmät sekä tutkittu aineisto. Luvussa 7 esitellään tutkimuksen perusteella syntyneet johtopäätökset meritoiminnan harjoittelun osalta. Opinnäytetyön lopussa luvussa 8 on vielä pohdinta, jossa on kuvattu tavoitteiden saavuttamista, omaa oppimista, jatkotutkimusaiheita, opinnäytetyöprosessia ylipäätään, sekä tehty yhteenveto keskeisimmistä ajatuksista opinnäytetyön suhteen.

Tutkimusaineistoa on kerätty haastattelemalla meritoiminnan ja työvuorosuunnittelun parissa työskenteleviä henkilöitä pääsääntöisesti Satakunnan pelastuslaitokselta. Lisäksi tutkimusaineistona etenkin harjoittelutarpeen perustelun osalta on käytetty erilaisia pelastuslaitosten meritoimintaan liittyviä dokumentteja.

2 JOHDATUS MERITOIMINTAAN

2.1 Keskeiset käsitteet

Alus

Yleisnimitys kaikille veteen tukeutuville ja vesillä liikkumiseen tarkoitetuille kulkuvälineille, kuten veneille ja laivoille (Laki liikenteen palveluista 320/2017, 97 §).

Laivuri

Henkilö, jolla on kotimaanliikenteen laivurin pätevyyskirja ja on nimetty toimimaan Satakunnan pelastuslaitoksen pelastus- ja öljyntorjunta-alusten päällikkönä.

Laivaisäntä

Aluksen omistaja tai sellainen henkilö, joka vastaa alusturvallisuuteen liittyvistä asioista ja käyttää joko yksinään tai yhdessä jonkun muun kanssa tosiasiallista määräysvaltaa alusturvallisuuteen liittyvissä asioissa (Laki laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta 1687/2009, 2 §).

Laivaväki

Yleiskäsite kaikille aluksen miehistössä eri tehtävissä työskenteleville (Laki liikenteen palveluista 320/2017, 97 §).

Bruttovetoisuus

Aluksen koko tilavuus, joka on ilmoitettu aluksen mittakirjassa (Laki liikenteen palveluista 320/2017, 97 §).

Lastialus

Alus, joka ei ole huvivene eikä kalastusalus ja jolla kuljetetaan enintään 12 matkustajaa (Laki liikenteen palveluista 320/2017, 97 §).

Ammattivene

Alle 24 metriä pitkä lastialus (Laki aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä 1686/2009, 2 §).

Huvivene ja -alus

Urheiluun tai vapaa-ajan viettoon tarkoitettua vesikulkuneuvoa, jonka rungon pituus on vähintään 2,5 metriä, mutta enintään 24 metriä. Vähintään 24 metriä pitkiä samaan tarkoitukseen tarkoitettuja kutsutaan huvialuksiksi. (Laki liikenteen palveluista 320/2017, 97 §.)

Kotimaanliikenne

Kotimaan satamien välillä Suomen aluevesillä tapahtuva liikenne (Laki liikenteen palveluista 320/2017, 97 §).

Kotimaanliikennealue 1

Tähän liikennealueeseen kuuluvat joet, kanavat, satamat, järvet sekä sellaiset sisäsaaristoalueet, jotka eivät ole välittömästi alltiina aavalta mereltä tulevalle merenkäynnille (Laki liikenteen palveluista 320/2017, 97 §).

Kotimaanliikennealue 2

Tähän liikennealueeseen kuuluvat ulkosaaristo ja sellaiset saaristoalueet, jotka ovat välittömästi alltiina aavalta mereltä tulevalle merenkäynnille (Laki liikenteen palveluista 320/2017, 97 §).

Kotimaanliikennealue 3

Tähän liikennealueeseen kuuluu kotimaanliikenteen avomerialueet (Laki liikenteen palveluista 320/2017, 97 §).

Kauppamerenkulku

Tarkoitetaan aluksella ansiotarkoituksessa suoritettua toimintaa, kuten lastin ja matkustajien kuljetamista, hinausta, jäänmurtamista, pyyntiä tai pelastus- ja avustustoimintaa (Väylämaksulaki 1122, 2 §).

TRAFICOM

Liikenne- ja viestintäviraston nimi.

Päätoiminen

Pelastustoimen tehtävissä päätyökseen viranhaltijana työskentelevä pelastuslaitoksen työntekijä.

Sivutoiminen

Pelastustoimen tehtävissä sivutyönään työsuhteessa työskentelevä henkilö.

Sopimuspalokunta

Yhdistys tai yhteisö, joka on tehnyt sopimuksen pelastuslaitoksen kanssa pelastustehtävien hoitamisesta (Pelastuslaki 379/2011, 2a §).

Meritoiminta

Yleiskäsite kaikelle merellisissä olosuhteissa tapahtuvalle pelastustoiminnalle.

Merellinen monialaonnettomuus

Merellä tapahtuva onnettomuus, jolla on saman- tai eriaikaisesti useita vaikutuksia yhteiskunnan kriittisiin toimintoihin esimerkiksi ympäristövahinkojen, tulipalon ja henkilövahinkojen johdosta (Kansallinen riskinarvio 2023).

2.2 Säädosperusta

Suomalaisten viranomaisten toiminta on säädelty hyvin tarkkaan erilaisissa laissa ja asetuksissa, lisäksi Suomessa viranomaisten toiminta on julkista (Laki viranomaisten toiminnan julkisuudesta 621/1999, 1 §). Suomessa vain viranomaiset käyttävät merkittävää julkista valtaa (Perustuslaki 731/1999, 124 §). Julkisen vallan käytön tulee perustua aina lakiin ja kaikessa julkisessa toiminnassa on aina noudatettava tarkoin lakia (Perustuslaki 731/1999, 2 §). Myös alueen pelastustoimen tehtävien hoitamiseen tarkoitettu alueella oleva pelastuslaitos on viranomaistoimija, koska alueen pelastuslaitos hoitaa hyvinvointialueen pelastusviranomaiselle määrättyjä tehtäviä (Pelastuslaki 379/2011, 26 § ja 27 §). Täten myös pelastuslaitosten tulee noudattaa aina kaikissa toiminnoissaan tarkoin lakeja ja asetuksia. Tämän vuoksi myös pelastuslaitosten toiminta on säädelty tarkkaan erilaisissa laissa ja asetuksissa, joista pelastuslaitoksille tärkein on voimassa oleva Pelastuslaki 379/2011.

Pelastustoiminta on määritelty yhdeksi alueen pelastuslaitoksen tehtäväksi (Pelastuslaki 379/2011, 27 §). Meripelastustoimintaa merialueella säätelee Meripelastuslaki 1145/2001. Meripelastuslain 1145/2001 3§ määrittelee Suomessa johtavaksi meripelastusviranomaiseksi Rajavartiolaitoksen, lisäksi Pelastuslain 379/2011 27 § määrittelee suoraan, että *”Rajavartiolaitos huolehtii pelastustoiminnasta Suomen aluevesillä”*. Täten meripelastustoiminta merellä tapahtuu aina Rajavartiolaitoksen johdolla. Rajavartiolaitoksen johdolla tapahtuvan meripelastuksen päätavoite on aina ensisijaisesti ihmishengen etsiminen ja pelastaminen (Meripelastuslaki 1145/2001, 1 § ja 9 §). Pelastuslaitoksen johtovastuulla tapahtuvaan pelastustoimintaan sisältyy ihmishengen pelastamisen lisäksi myös muun muassa omaisuuden ja ympäristön suojaaminen ja pelastaminen sekä vahinkojen rajoittaminen (Pelastuslaki 379/2011, 32 §). Pelastuslain 379/2011 50 § määrittellään, että pelastuslaitos voi antaa virka-apua muun muassa toiselle valtion viranomaiselle, jos se soveltuu pelastuslai-

toksen toimialaan. Lisäksi Meripelastuslain 1145/2001 4 § määrittelee, että alueen pelastuslaitoksen on osallistuttava etsintä- ja pelastustoimintaan merialueilla tarjoamalla käyttöön tehtävään soveltuvaa kalustoa ja henkilöstöä. Näihin perustuu pelastuslaitosten osallistuminen meripelastustoimintaan, koska pelastuslaitosten osallistuminen myös meripelastukseen on säädetty pelastuslaitosten lakisääteiseksi tehtäväksi.

Suomen aluevesillä tapahtuvissa alusöljyvahingoissa ja aluskemikaalivahingoissa (ympäristövahingot) Rajavartiolaitos asettaa pelastustoiminnan johtajan, eli vastaa ympäristövahinkojen torjunnasta vain silloin, jos onnettomuus on tapahtunut aavalla selällä (Pelastuslaki 379/2011, 34 §). Saaristoalueilla eli käytännössä kotimaanliikennealueen kaksi sisäpuolella tapahtuvissa alusöljyvahingoissa ja -kemikaalivahingoissa pelastustoiminnan johtajan asettaa alueen pelastuslaitos, jolloin ympäristövahinkojen torjunnasta vastaava viranomaislainen on niin kauan hyvinvointialueen pelastusviranomaislainen, kun toiminta voidaan luokitella pelastustoiminnaksi ympäristön suojaamisen ja pelastamisen osalta (Pelastuslaki 379/2011, 34 §).

Merenkulkua on myös säädelty hyvin tarkkaan erilaisissa laissa ja asetuksissa. Koska viranomaisen on aina noudatettava tarkkaan lakeja ja asetuksia, pitää pelastuslaitosten noudattaa myös näitä lakeja meritoiminnassaan. Nämä lait eivät anna pääsääntöisesti erivapauksia viranomaisille.

Pelastuslaitoksen tulee laatia alueensa onnettomuusuhkien edellyttämät suunnitelmat täydentämään lakeja ja asetuksia alueellisesti koskien sekä pelastustoimintaa että sen johtamista (Pelastuslaki 379/2011, 47 §). Näitä suunnitelmia voivat olla esimerkiksi ympäristövahinkojen torjuntasuunnitelma, johtamisohje sekä meritoimintaohje.

Pelastuslaitosten palvelutuotanto määritellään palvelutasopäätöksessä (Laki pelastustoimen järjestämisestä 613/2021, 6 §), joka jokaiselta pelastuslaitokselta tulee löytyä. Palvelutasopäätöksessä on määriteltävä pelastuslaitoksella tuotettavat palvelut ja niiden taso perustuen alueellisiin riskeihin ja uhkisiin (Laki pelastustoimen järjestämisestä 613/2021, 6 §). Tällöin myös pelastuslaitosten tuottama merellinen toimintavalmius sekä ympäristövahinkojen torjuntavalmius on määriteltävä palvelutasopäätöksessä, mikäli alueen riskeihin ja uhkakuviin sisältyy pelastustehtävät tai ympäristövahingot merellisessä toimintaympäristössä.

Edellä mainittujen pelastustoimintaa niin merellä kuin maallakin ohjaavien lakien lisäksi pelastuslaitosten toimintaa säätelee Työturvallisuuslaki 738/2002. Lain tarkoituksena on *”parantaa työympäristöä ja työolosuhteita työntekijöiden työkyvyn turvaamiseksi ja ylläpitämiseksi sekä ennalta ehkäistä ja torjua työtapaturmia, ammattitauteja ja muita työstä ja työympäristöstä johtuvia työntekijöiden fyysisen ja henkisen terveyden, jäljempänä terveys, haittoja”* (Työturvallisuuslaki 738/2002, 1 §). Lakia sovelletaan niin työsopimus- kuin virkasuhdeperusteiseen työhön sekä muuhun julkisoidellisessa palvelussuhteessa tehtävään työhön (Työturvallisuuslaki 738/2002, 2 §), jolloin laki koskettaa luonnollisesti myös pelastuslaitoksia.

3 PÄTEVYYSVAATIMUKSET

3.1 Pelastustoimintaan osallistuva henkilöstö

Pelastuslain 379/2011 57 § määrittelee pelastustoimintaan osallistuvalla henkilöstöllä kelpoisuus- eli pätevyysvaatimukset. Pätevyysvaatimuksia tarkennetaan Valtioneuvoston asetuksessa pelastustoimesta 407/2011. Valtioneuvoston asetus pelastustoimesta 407/2011 6 § ja 7 § määrittelee päätoimisille sekä sivutoimisille ja sopimuspalokuntalaisina pelastustoimintaan osallistuville henkilöille kolme eri pätevyysvaatimustasoa sen mukaan, minkä tasoisessa virassa tai tehtävässä henkilö työskentelee tai toimii pelastustehtävillä.

Miehistövirassa työskentelevältä pelastustoimintaan osallistuvalla henkilöltä edellytetään pelastajatuhtintoa tai vastaavan kelpoisuuden aikaisemmin tuottanutta tuhtintoa, joka on suoritettu pelastusalan oppilaitoksessa. Alipäällystövirassa työskentelevältä pelastustoimintaan osallistuvalla henkilöltä edellytetään alipäällystötutkinnon suorittamista, päällystön kelpoisuuden tuottaneen tutkinnon suorittamista tai aikaisemman vastaavan kelpoisuuden tuottaneen tutkinnon suorittamista pelastusalan oppilaitoksessa. Päällystövirassa työskentelevältä pelastustoimintaan osallistuvalla henkilöltä edellytetään pelastusalan ammattikorkeakoulututkinnon tai aikaisemman vastaavan kelpoisuuden tuottaneen tutkinnon suorittamista pelastusalan oppilaitoksessa. (Valtioneuvoston asetus pelastustoimesta 407/2011, 6 §.)

Sivutoimisesti tai sopimuspalokunnan kautta pelastustoimintaan miehistötasolla osallistuvalla henkilöltä edellytetään vähintään Pelastusopiston vahvistaman opetussuunnitelman mukaisen sammutustyökurssin suorittamista. Sivutoimisesti tai sopimuspalokunnan kautta pelastustoimintaan osallistuva päällystö sekä alipäällystö on suorittanut vähintään Pelastusopiston vahvistaman opetussuunnitelman mukaisen yksikönjohtajakurssin tai pelastusalan ammatillisen tutkinnon. Lisäksi palokunnan päällikkönä toimiva henkilö on suorittanut vähintään sopimuspalokunnan päällikkökurssin, teollisuuspalopäällikkökurssin tai päätoimisen pelastustoimintaan osallistuvan alipäällystön tai päällystön kelpoisuuden tuottaneen tutkinnon. (Valtioneuvoston asetus pelastustoimesta 407/2011, 7 §.)

3.2 Merenkulun pätevyysvaatimukset

Merenkulkuun on asetettu lakisääteisiä pätevyysvaatimuksia laivaväelle, kuten pelastustoimintaan osallistuvalla henkilöstölläkin. Nämä pätevyysvaatimukset asettavat lisää pätevyysvaatimuksia käytännössä niille pelastuslaitosten henkilöille, jotka osallistuvat pelastustoimintaan merellä ja sisävesistöissä erilaisissa aluksen kuljettamiseen liittyvissä tehtävissä eli ovat osa laivaväkeä. Lähtökohdat pätevyysvaatimuksille asettaa Vesiliikennelaki 728/2019 sekä Laki liikenteen palveluista 320/2017.

Merenkulun pätevyysvaatimusten saavuttamiseksi vaaditaan käytännössä kolmea asiaa: riittävää koulutusta, riittävän pitkää meripalvelua sekä TRAFICOMin myöntämää pätevyyskirjaa. Aluksella toimivilla henkilöllä tulee olla omaa tehtäväänsä vastaava pätevyyskirja (Laki liikenteen palveluista 320/2017, 98 §).

Laki liikenteen palveluista 320/2017 96 § määrittelee, että laissa mainitut laivaväen pätevydet eivät koske pelastuslaitoksia, joilla on käytössään oma koulutusjärjestelmä pätevyyskoulutukseksi, mikäli liikenne- ja viestintävirasto (TRAFICOM) on hyväksynyt sen Lain liikenteen palveluiden 320/2017 117 § mukaisesti. Mikäli pelastuslaitoksella ei ole olemassa omaa koulutusjärjestelmää, silloin laki ei myönnä mitään erivapauksia pelastuslaitokselle laivaväen pätevyyskoulutuksen osalta, toisin kuin esimerkiksi Puolustusvoimille ja Rajavartiolaitokselle on myönnetty. Lain liikenteen palveluista 320/2017 96 § mukaisia laivaväen pätevyysvaatimuksia ei sovelleta aluksiin, jotka ovat enintään 10 metriä pitkiä.

Pelastuslaitosten vähintään 5,5 metriä pitkät alukset tulkitaan lastialuksiksi Lain liikenteen palveluista 320/2017 97 § mukaan tai Lain alusten teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä 1686/2009 2 § 15. kohdan määrittelemiksi ammattiveneiksi. Seuraavissa kohdissa pelastuslaitosten aluksista puhutaan lastialuksina, sillä lait asettavat näille kahdelle eri alustyyppille käytännössä samanlaiset vaatimukset.

3.2.1 Aluksen päällikkö

Jokaisella aluksella on oltava päällikkö, joka vastaa aluksen kulusta ja sen turvallisuudesta (Vesiliikennelaki 782/2019, 6 §). Aluksille, joiden koon, tyyppin, käyttötarkoituksen tai liikkuma-alueen perusteella voidaan aiheuttaa vaaraa toisen terveydelle tai ympäristölle (vähintään 10 metriä pitkät alukset), on TRAFICOM asettanut aluksen päällikön pätevyysvaatimukseksi vähintään 18 vuoden iän sekä sen lisäksi aluksen päällikkönä toimivan on osoitettava, että hänellä on riittävät tiedot ja taidot päällikkönä toimimiseen, eli käytännössä hänellä on asianmukainen pätevyyskirja kyseisen aluksen päällikkönä toimimiseen. Aluksen päällikkyyden vähimmäisvaatimus on aina, että päälliköllä on tehtävässä toimimiseen olosuhteisiin nähden riittävä ikä, kyky ja taito (Vesiliikennelaki 782/2019, 6 §). Tätä sovelletaan myös enintään 10 metriä pitkiin aluksiin, joiden ei ole säädöspöytäkirjoissa katsottu aiheuttavan kokonsa, tyyppinsä, käyttötarkoituksensa tai liikkuma-alueensa mukaan vaaraa toisen terveydelle tai ympäristölle.

Lastialusten päälliköillä, jotka liikennöivät vain kotimaan liikennealueella yksi ja aluksen bruttovetoisuus on alle 100, tulee olla vähintään kuljettajankirja. Lastialusten päälliköillä, jotka liikennöivät kotimaan liikennealueilla kaksi ja kolme sekä aluksen bruttovetoisuus on alle 100, tulee olla vähintään kotimaanliikenteen laivurin koulutus sekä vähintään neljä kuukautta meripalvelua. Lastialusten päälliköillä, jotka liikennöivät millä tahansa kotimaan liikennealueella ja aluksen bruttovetoisuus on

yli 100, mutta alle 500, tulee olla vähintään kotimaanliikenteen laivurin pätevyyskirja. Jos lastialuksen bruttovetoisuus on yli 500, mutta alle 1000, sen päälliköllä tulee olla vähintään vahtiperämiehen pätevyyskirja. (Laki liikenteen palveluista 320/2017, 99 §.)

3.2.2 Konepäällikkö

Lastialuksissa on oltava aluksen päällikön lisäksi myös konepäällikkö, jolla tulee moottorialuksessa olla moottorialukseen oikeuttava konepäällikön pätevyyskirja (Laki liikenteen palveluista 320/2017, 100 § ja 101 §). Lähtökohtaisesti konepäällikön ja päällikön on tarkoitus olla eri henkilö, mutta tietyin poikkeuksin sama henkilö voi toimia aluksessa sekä päällikkönä että konepäällikkönä.

Jos aluksen konetehto on alle 350 kilowattia, aluksen päällikkö voi toimia aluksessa samanaikaisesti konepäällikkönä ilman erillistä pätevyyskirjaa konepäällikön tehtävään sekä ilman erillistä poikkeusta miehitystodistuksessa edellyttäen kuitenkin, että hänellä on päällikkönä toimimiseen vaadittava pätevyyskirja. Tällöin koneiston hallintalaitteet tulee olla sijoitettu siten, että koneistoa voidaan hallita aluksen ohjauspaikalta. (Laki liikenteen palveluista 320/2017, 101 §.)

Mikäli aluksen konetehto on vähintään 350 kilowattia, mutta kuitenkin alle 750 kilowattia, tulee aluksen konepäälliköllä olla koneenhoitajan pätevyyskirja. TRAFICOM voi hyväksyä aluksen miehitystodistuksessa poikkeuksen, jolloin aluksen päällikkö voi toimia samanaikaisesti myös aluksen konepäällikkönä, mikäli hänellä on vaadittavat pätevyyskirjat molempiin tehtäviin. Tällöin aluksen rakenne ja koneiston järjestelyiden tulee olla sellaiset, että molempien tehtävien hoitaminen on mahdollista samaan aikaan. Menettelystä ei saa aiheuta vaaraa ihmishengelle, omaisuudelle tai ympäristölle. Aluksissa, joiden konetehto on vähintään 750 kilowattia, mutta kuitenkin alle 3000 kilowattia, tulee konepäälliköllä olla vahtikonemestarin pätevyyskirja sekä vähintään 12 kuukautta meripalvelua konemestarina. (Laki liikenteen palveluista 320/2017, 101 § ja Laki laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta 1687/2009, 6 §.)

3.2.3 Kansimies ja radioasemankäyttäjä

Alusten kansimiehet koulutetaan tehtävänsä perehdytyskoulutuksella aluskohtaisesti. Perehdytyksen antaa aluksen päällikkö, josta päällikkö antaa myös todistuksen. Perehdytys on dokumentoitava. Perehdytyksessä on käytävä läpi muun muassa pelastautumiskoulutusta, palonsammutuskoulutusta, työturvallisuuskoulutusta, alusten käsittelykoulutusta sekä maissa annettavaa koulutusta, johon sisältyy esimerkiksi käytännönkoulutusta ensiavusta sekä käsisammuttimien käytöstä. (204498/03.04.01/2020.)

Jos aluksessa on meriradioviestintään tarkoitettu radiolähetin, tulee sen käyttäjällä olla käyttöön oikeuttava asianmukainen pätevyyskirja, jonka on myöntänyt TRAFICOM (Laki liikenteen palveluista 320/2017, 104 § ja Laki sähköisen viestinnän palveluista 917/2014, 265 §). Pelastuslaitosten aluksissa tällainen laite on esimerkiksi meri-VHF-radiopuhelin.

3.3 Alusten miehitys

Alukset on miehitettävä siten, ettei laivaväkeä, lastia, itse alusta, matkustajia, ympäristöä tai muuta omaisuutta saateta alttiiksi vaaralle, eli alusten miehityksen on oltava aina turvallinen (Laki laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta 1687/2009, 5 §). Turvallinen miehitys koostuu henkilöistä, joilla on asianmukaiset tehtävien edellyttämät pätevyyskirjat, heidän ammattitaidostaan sekä riittävästä laivaväen määrästä.

Alusten turvallisen miehityksen varmistamiseksi rekisteröidyissä lastialuksissa tulee olla miehitystodistus. Miehitystodistuksessa määritellään aluksen laivaväen kokoonpano sekä vähimmäismiehitys ja tehtävien mukaiset pätevyysvaatimukset eri liikennealueilla. Laivaisäntä hakee miehitystodistusta TRAFICOMilta, joka myöntää miehitystodistuksen. Miehitystodistus on säilytettävä aluksella alkuperäisenä sekä kopiona laivaisännällä. (Laki laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta 1687/2009, 6 §.) Mikäli lastialus on rekisteröity liikennealueeseen vain kotimaan liikennealueilla yksi ja kaksi ja sen bruttovetoisuus on alle 500, sille ei silloin tarvitse hakea erikseen miehitystodistusta (Laki laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta 1687/2009, 6a §). Miehityksen on kuitenkin näissäkin aluksissa oltava aina turvallinen.

3.4 Alusten rekisteröinti ja katsastus

Jos alusta käytetään kauppamerenkulkuun lastialuksena, tulee alus olla rekisteröity (Merilaki 674/1994, 2 §). Rekisteröinnin tekee TRAFICOM. TRAFICOM myöntää alukselle rekisteröintitodistuksen, joka on pidettävä mukana aluksessa, mikäli rekisteröinnin yhteydessä ilmoitetut tiedot eivät ole muutoin todennettavissa aluksesta (Vesiliikennelaki 782/2019, 117 §). Rekisteröinnin yhteydessä alukselle annetaan rekisteritunnus, joka yksilöi aluksen (Vesiliikennelaki 782/2019, 118 §). Rekisteröinnissä määritellään aluksen käyttötarkoitus (Vesiliikennelaki 782/2019, 114 §).

Suomeen rekisteröidyt lastialukset on katsastettava (Laki aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisuudesta käytöstä 1686/2009, 3 §). Katsastuksen päämääränä on, että aluksen rakenne, koneisto ja varustus ovat asianmukaisia ja turvallisuutta koskevien säännösten mukaisia (Laki aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisuudesta käytöstä 1686/2009, 35 §). Lisäksi katsastuksessa määritellään muun muassa aluksen liikennealue (Laki aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisuudesta käytöstä 1686/2009, 35 §). Katsastajana Suomessa toimii TRAFICOM (Laki aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisuudesta käytöstä 1686/2009, 36 §).

Katsastuslajeja on Suomessa viisi: peruskatsastus, uusintakatsastus, määräaikainen katsastus, välikatsastus sekä vuosikatsastus (Laki aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisuudesta käytöstä 1686/2009, 45 §). Kotimaanliikenteeseen katsastetuissa lastialuksissa, joiden bruttovetoisuus on vähintään 150, mutta alle 500, on tehtävä peruskatsastus ennen aluksen asettamista liikenteeseen suomalaisena aluksena, uusintakatsastus viiden vuoden välein sekä vuosikatsastus vuoden välein

(Asetus alusten katsastuksista 1123/1999, 1 5§). Kotimaanliikenteeseen rekisteröidyissä lastialuksissa, joissa bruttovetoisuus on enintään 150, on tehtävä peruskatsastus ennen aluksen asettamista liikenteeseen suomalaisena aluksena, uusintakatsastus viiden vuoden välein sekä vuosikatsastuksen sisältöinen katsastus kahden vuoden välein (Asetus alusten katsastuksista 1123/1999, 17 §).

4 SATAKUNNAN PELASTUSLAITOKSEN TOIMINTAYMPÄRISTÖ

Satakunnan pelastuslaitos on yksi mannersuomen 21 pelastuslaitoksesta. Se toteuttaa alueen pelastustoimelle sekä hyvinvointialueen pelastusviranomaiselle määritellyjä tehtäviä Satakunnan maakunnan alueella yhtenä Satakunnan hyvinvointialueen toimialana. Satakunnan pelastuslaitoksen toiminta-alueella asuu 218 624 asukasta yhteensä 16 eri kunnan alueella (Satakunta lukuina 2018). Satakunta sijaitsee Suomen länsirannikolla hyvien kulkuyhteyksien ympäröimänä (kuva 1). Satakunnan pelastuslaitos koostuu seitsemästä ympärivuorokautista pelastusvalmiutta ylläpitävästä vakituisesta paloasemasta, 49 sopimuspalokunnasta, ympärivuorokauden päivystävästä tilannekeskuksesta sekä kolmesta ympärivuorokauden päivystävästä palomestarista, erillistä välittömässä lähtövalmiudessa olevaa päällikköpäivystäjää ei ole (Palvelutasopäätös 2021–2025). Pelastustoiminnan valmiuden lisäksi pelastuslaitos tuottaa Pelastuslain 379/2011 mukaisia palveluja muun muassa onnettomuuksien ennaltaehkäisyyn, varautumisen sekä edellä mainittujen hallinnollisten tehtävien osalta.



Kuva 1. Satakunnan maakunnan kartta (Satakuntaliitto).

4.1 Merellinen toimintavalmius

Satakunnan pelastuslaitos ylläpitää rannikon toiminta-alueellaan merellistä toimintavalmiutta ympärivuorokautisesti synergiayksiköiden avulla kahdella eri ympärivuorokautista pelastusvalmiutta ylläpitävällä vakituisella paloasemalla. Tämä tarkoittaa, ettei näillä ympärivuorokautista pelastusvalmiutta ylläpitävillä paloasemilla ole erillistä henkilöstöä pelastuslaitoksen aluskaluston käyttöön.

Sama henkilöstö operoi tarvittaessa sen paloaseman aluskalustoa, minkä kalustoon alukset kuuluvat. Henkilöstö operoi myös muita paloaseman kalustoon kuuluvia ajoneuvoja. (Palvelutasopäätös 2021–2025.) Kahdella ympärivuorokautista pelastusvalmiutta ylläpitävällä vakituisella paloasemalla on Satakunnassa käytössään sellaista aluskalustoa, joka on avovesikaudella aina vedessä. Nämä paloasemat ovat Meri-Porin paloasema (asema 11) sekä Rauman paloasema (asema 20). Meri-Porin paloasemalla ylläpidetään toistaiseksi palvelutasopäätöksen mukaista valmiutta yllä minimivahvuudella 0+3 ja Rauman paloasemalla minimivahvuudella 1+4 (Palvelutasopäätös 2021–2025).

Näiden paloasemien kalustoon kuuluvat vedessä olevat alukset sijaitsevat erillisillä paloasemien alaisuudessa olevilla meriasemilla, joista Meri-Porin meriasema sijaitsee Porin Mäntyluodossa sekä Rauman meriasema Rauman sataman välittömässä läheisyydessä. Näiden kahden ympärivuorokautista pelastusvalmiutta ylläpitävän paloaseman lisäksi pelastuslaitoksella on rannikolla kaksi sopimuspalokuntaa, joilla on aluskalustoa avovesikaudella aina vedessä lähtövalmiudessa. Nämä sopimuspalokunnat ovat Luvian VPK (asema 84) Eurajoella sekä Merikarvian VPK (asema 50) Merikarvialla. Lisäksi pelastuslaitoksella on traileroituna useita pienempiä aluksia, jotka ovat nopeasti liikuteltavissa sisämaasta merialueelle. Tällaisia aluksia sijaitsee muun muassa Säkylässä, Eurajoella ja Kankaanpäässä.

Pelastuslaitoksen yksiköiden lisäksi Satakunnan maakunnan rannikkoalueella sijaitsee myös Rajavartiolaitoksen sekä Meripelastusseuran toimipisteitä ja aluksia. Rajavartiolaitoksen toimipisteet, eli merivartioasemat sijaitsevat Porissa Kallossa sekä Raumalla Rauman satamassa (Länsi-Suomen Merivartiosto 2020). Meripelastusseuran jäsenyhdistysten toimipisteet sijaitsevat Rauman Petäjäkässä ja Porin Reposaaressa (Jäsenyhdistykset 2023).

4.2 Merellinen toimintaympäristö

Satakunnan maakunnan merialueet sijaitsevat kokonaisuudessaan Selkämeren alueella. Satakunnan pelastuslaitoksen toimialueella on 869 kilometriä meren rantaviivaa, lisäksi Satakunnan lävitse virtaa muun muassa 121 kilometriä pitkä Kokemäenjoki, joka laskee mereen Porin kaupungin alueella (Satakunta lukuina 2018). Satakunnan maakunnassa sijaitsee kaikkien vesistöalueiden saaret yhteenlaskettuna 2506 saarta (Suomi – Saarten ja vetten maa 2015). Saarista esimerkiksi pelkääntään noin 300 sijaitsee Rauman edustalla Rauman saaristossa (Meri ja Saaristo 2023).

Satakunnassa on nykyään kaksi merkittävää satamakaupunkia, joiden satamat kuuluvat Suomen suurimpien satamien joukkoon (Rauma ja Pori). Lisäksi maakunnassa sijaitsee useita pienempiä satamapaikkoja, kuten Olkiluodon satama, sekä laivojen korjaus- ja rakennustelakoita muun muassa Raumalla ja Olkiluodossa. Matkustajasatamia Satakunnan rannikolla ei ole. Rauman ja Porin satamat ovat erittäin merkittäviä satamia Suomen huoltovarmuuden kannalta.

Porin satama koostuu kahdesta eri satama-alueesta, jotka ovat Tahkoluoto ja Mäntyluoto. Tahkoluotoon johtaa 15,3 metriä syvä syväväylä ja Mäntyluotoon 12 metriä syvä syväväylä, lisäksi Tahkoluodon satama-alueella on myös kemikaalisatama, jonne pääsee 10 metriä syvää väylää pitkin. Vuonna 2022 Porin satamassa oli yhteensä 514 aluskäyntiä, suurimpien alusten ollessa jopa 300 metriä pitkiä. Tahkoluodon öljy- ja kemikaalisatamassa on yhteensä 578 700 kuutiota varastointikapasiteettia niin maan päällä kuin maan allakin näille aineille (Öljyntorjuntasuunnitelma vuosille 2020–2024). Tavaravirran volyyymi oli samana vuonna jopa 4,83 miljoonaa tonnia. Tahkoluotoon johtavan väylän syvyyden ansiosta Porin satamaan voidaan ottaa sellaisia aluksia, jotka eivät koksensa puolesta pääse muihin Suomen satamiin. Porin sataman kautta kulkevasta tavarasta merkittävimpiä vuonna 2022 olivat niin kiinteässä kuin nestemäisessäkin muodossa olevat polttoaineet sekä rikasteet, jotka kulkeutuvat sataman kautta muualle Suomeen ja maailmalle useimmiten toisilla laivoilla tai rautateitä pitkin. (Alueet ja infra 2023.)

Rauman satama koostuu yhdestä yhtenäisestä alueesta, jonne johtaa kaksi syväväylää. Väylät ovat 12 metriä ja 7,5 metriä syvät. Rauman satamassa oli vuonna 2022 yhteensä 850 aluskäyntiä. Tavaravirran volyyymi oli samana vuonna jopa 4,99 miljoonaa tonnia. Rauman sataman kautta kulkee niin kemikaali- kuin konttiliikennettä. (Liikennetilastot 2022.) Rauman satamassa on yhteensä 560 000 kuutiota kemikaali- ja öljysäiliökapasiteettia (Öljyntorjuntasuunnitelma vuosille 2020–2024).

Selkämeri on vilkasta aluetta myös huvivene liikenteen osalta. Selkämeren kansallispuisto sekä useat matkailukohteet alueella lisäävät huviveneiden ja pienien matkustaja-alusten liikennemääriä alueella omalta osaltaan. Selkämeren kansallispuistossa on Satakunnan alueella esimerkiksi useita majakkasaaria sekä luontopolkuja, jotka vetävät matkailijoita puoleensa. (Selkämeren nähtävyydet 2023.)

4.3 Merialueen riskit

Satakunnan alueellisessa riskinarviossa (2018) ympäristöonnettomuus joko maa- tai merialueella luokitellaan yhdeksi merkittäväksi onnettomuusuhaksi. Satakunnassa sijaitsee useita teollisuuslaitoksia, joissa käsitellään vaarallisia kemikaaleja vesistöjen äärellä. Osa näistä sijaitsee meren rannalla. Lisäksi Porin ja Rauman satamien kautta kulkee vuosittain miljoonia tonneja erilaisia kemikaaleja merikuljetuksissa. Kokemukset ovat osoittaneet, että viimeaikaiset ympäristöonnettomuudet Satakunnassa ovat olleet useimmiten teollisuuslaitoksissa inhimillisistä virheistä johtuneita tilanteita, joissa vaarallista- tai haitallista ainetta on päässyt vesistöön (Satakunnan alueellinen riskinarvio 2018). Vuosina 2015–2019 Satakunnassa tapahtui 70 ympäristövahinkoa joko meri- tai sisävesialueella (Öljyntorjuntasuunnitelma vuosille 2020–2024). Todennäköisyyks erilaisten maanrakennuksellisesti merkittävien ympäristöonnettomuuksille, joihin myös merelliset ympäristöonnettomuudet

kuuluvat, on arvioitu Satakunnan alueellisessa riskinarviossa maakunnan alueella normaalia korkeammaksi, koska Satakunnassa sijaitsee niin paljon teollisuutta, jossa vaarallisia aineita käsitellään tai varastoidaan.

Kansallisessa riskinarviossa (2023) merellinen monialaonnettomuus on arvioitu koko Suomea koskettavaksi uhaksi. Vaikka tällaisen onnettomuuden toteutumista pidetään todennäköisempänä Suomenlahdella, ei sellaisen toteutumista myös Pohjanlahden ja Selkämeren alueella voida kokonaan sulkea pois Pohjanlahden lukuisten satamien ja runsaan laivaliikenteen vuoksi. Lisäksi merellisellä monialaonnettomuudella olisi vakavia seurauksia myös muualle Suomeen kuin sille alueelle, jossa onnettomuus on tapahtunut. Yksi merkittävä vaikutus voisi olla ympäristöonnettomuus, joka leviää suurelle alueelle. Lisäksi tällainen onnettomuus vaikuttaisi Suomen huoltovarmuuteen, jonka kannalta Rauman ja Porin satamat ovat merkittäviä. Lisäksi Kansallisessa riskinarviossa (2023) todetaan, että vesistöt ovat kivikkoisia ja väylät kapeita koko Itämeren alueella, mikä nostaa merellisen monialaonnettomuuden riskiä myös Satakunnassa.

Selkämeri on kansallispuistonsa ansiosta vilkasta matkailualueetta etenkin huviveneille. Myös Selkämeren saariston huviveneväylät ovat pääsääntöisesti kivikkoisia, matalia ja kapeita kuten laiva-
väylätkin. Lisäksi huviveneilijöiden osaamisen tasosta ei voida aina täysin varmistua, sillä lait ja asetukset eivät määrittele huviveneiden päälliköille muita vaatimuksia kuin Vesiliikennelain 728/2019 6 § mukaiset vaatimukset eli olosuhteisiin nähden riittävän iän, kyvyn ja taidon. Huviveneille sattuvista onnettomuuksista on mahdollista aiheutua helposti niin henkilö-, ympäristö- kuin materiaalivahinkojakin, sillä huviveneiden rakenteet eivät ole samankaltaisia mitä kauppa-aluksissa ja nopeudet saattavat monesti olla saaristossakin suuria.

Satakunnan alueella saaristossa olevat kesämökit ja asutukset aiheuttavat myös omat riskinsä kuten luonnossa kulkevat ulkoilureititkin. Riskit ovat hyvin saman kaltaisia kuin vastaavissa paikoissa maa-alueellakin, mutta kohteiden saavuttaminen luo omat haasteensa. Saariin pitää käytännössä aina liikkua aluskalustolla, jolloin tavoittamisaika pitenee huomattavasti sekä kohteen löytäminen vaikeutuu, sillä vesillä liikkuminen on hitaampaa kuin maantiellä ja jokaisen mökkisaaren rantaan ei mene yleisesti tunnettua ja merkittyä turvallista vesiväylää. Lisäksi merenkulussa ei ole käytössä sellaisia laitteita, jotka automaattisesti reitittäisivät turvallisen reitin alukselle tiettyyn kohteeseen, kuten esimerkiksi tieliikenteessä käytettävät navigaattorit tekevät. Tällöin reitti kohteeseen pitää suunnitella ennen matkan aloittamista käyttäen apuna navigointilaitteita. Pelastuslaitosten aluksissa ei myöskään ole pääsääntöisesti samanlaista kalustoa kuin pelastusyksiköissä on esimerkiksi tulipalojen sammuttamiseen tai ihmisten pelastamiseen liittyen. Näissä tilanteissa pelastuslaitoksen alukset tulee varustella pelastusyksiköistä erikseen mukaan otettavilla varusteilla ja työvälineillä, mikä vie myös aikaa tehtävään lähdetessä.

5 PELASTUSTOIMINTA MERIALUEELLA SATAKUNNASSA

5.1 Johtovastuut

Pelastustoiminnan onnistumisen kannalta on tärkeä tietää, mikä toimija pelastustoimintaa johtaa. Merialueella tapahtuvassa pelastustoiminnassa pelastustoimintaa johtaa joko Rajavartiolaitos tai hyvinvointialueen pelastusviranomainen (paikallinen pelastuslaitos). Pelastustoiminnan johtovastuun määräytyminen riippuu merellä tapahtuneesta onnettomuustyyppistä. Mikäli kyseessä on Meripelastuslain 1145/2001 mukainen meripelastustehtävä, joka keskittyy ihmishengen etsintään ja pelastamiseen tai kyseessä on alusöljyvahinko tai aluskemikaalivahinko (merellinen ympäristövahinko) aavalla merialueella, Pelastuslain 379/2011 34 § mukaisen pelastustoiminnan johtajan asettaa silloin aina Rajavartiolaitos. Käytännössä näissä tilanteissa pelastustoiminnan johtaja on Rajavartiolaitoksen meripelastuskeskuksessa oleva meripelastusjohtaja, josta käytetään lyhennettä SMC (Monialaisiin merionnettomuuksiin varautumisen yhteistoimintasuunnitelma 2022). Mikäli kyseessä on merellinen ympäristövahinko muualla kuin aavalla merialueella, pelastustoiminnan johtajan asettaa paikallinen pelastuslaitos.

Ihmishengen etsintä- ja pelastustehtävissä merellä pelastustoiminnan johtovastuu ei ole epäselvä, koska pelastustoiminnan johtajan asettaa aina Rajavartiolaitos merialueesta tai liikennealueesta riippumatta. Merellisessä ympäristövahinkojen torjunnassa on tärkeä sopia etukäteen rajoista, joiden sisäpuolella pelastustoimintaa johtaa hyvinvointialueen pelastusviranomainen ja joiden ulkopuolella pelastustoimintaa johtaa Rajavartiolaitos, jotta johtovastuu olisi jo tilanteen alussa selvä kaikille pelastustoiminnan onnistumisen takaamiseksi. Satakunnan alueella pelastuslaitoksen ja Rajavartiolaitoksen johtovastuiden rajat on määritelty Satakunnan pelastuslaitoksen öljyntorjuntasuunnitelmassa vuosille 2020–2024 sekä Länsi-Suomen Merivartioston ja Länsirannikon pelastuslaitosten yhteistoimintasuunnitelmassa (2019).

Mikäli ympäristövahinko tapahtuu sisäsaaristossa rannikolla eli kotimaanliikennealueen kaksi sisäpuolella, silloin pelastustoiminnan johtajan asettaa Satakunnan pelastuslaitos. Ympäristövahingon levitessä toisen pelastuslaitoksen johtovastuualueelta Satakunnan pelastuslaitoksen johtovastuualueelle tai ympäristövahingon levitessä Ahvenanmaan puolelta Satakunnan alueen saaristoon pelastustoiminnan johtajana toimii sen hyvinvointialueen pelastusviranomainen, jonka alueelta onnettomuus on saanut alkunsa (Pelastuslaki 379/2011, 34 §), mutta tällöin Satakunnan pelastuslaitos johtaa pelastustoimintaa paikallisesti Satakunnan alueella. Ympäristövahingon levitessä Satakunnan pelastuslaitoksen johtovastuualueelta Ahvenanmaan alueelle tai muun pelastuslaitoksen johtovastuualueelle pelastustoimintaa johtaa Satakunnan pelastuslaitos, lisäksi Pelastuslain 379/2011 35 § mukainen yleisjohtovastuu on tällöin Satakunnan pelastuslaitoksella. Jos taas ympäristövahinko tapahtuu Suomen aluevesillä tai talousvyöhykkeellä, ympäristövahinko leviää Rajavartiolai-

toksen keskinäisten hallintoyksiköiden rajan yli toisen hallintoyksikön eli toisen merivartioston puolelle, jos ympäristövahinko leviää Suomen aluevesiltä kansainväliselle vesialueelle tai kansainväliseltä vesialueelta Suomen aluevesille, pelastustoiminnan johtajan asettaa silloin Rajavartiolaitos.

On myös mahdollista, että johtovastuuraajojen yli levinneellä ympäristövahingolla on useampi pelastustoiminnan johtaja eri viranomaisista, vaikka kyseessä on sama onnettomuus. Tällöin ympäristövahinko on levinnyt niin Rajavartiolaitoksen kuin pelastuslaitoksenkin johtovastuualueille. Näissä tilanteissa kaikilla toimijoilla on oma pelastustoiminnan johtajansa, joka johtaa pelastustoimintaa omalla johtovastuualueellaan, mutta toiminnalle on kuitenkin asetettava tällöin Pelastuslain 379/2011 15 § mukainen yleisjohtaja, joka vastaa toiminnan yhteensovittamisesta sekä tilannekuvan ylläpitämisestä. Satakunnan pelastuslaitoksen Öljyntorjuntasuunnitelmassa vuosille 2020–2024 on määritelty, että se viranomainen, jonka johtovastuualueelta onnettomuus on saanut alkunsa, toimii tilanteen yleisjohtajana. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että jos onnettomuus saa alkunsa Rajavartiolaitoksen johtovastuualueelta, Rajavartiolaitos toimii yleisjohtajana. Onnettomuuden saadessa alkunsa taas pelastuslaitoksen johtovastuualueelta, pelastuslaitoksen alue jolta onnettomuus on saanut alkunsa asettaa yleisjohtajan.

5.2 Pelastustoimen vasteet merialueella Satakunnassa

Merialueella tapahtuvaan onnettomuuteen kansalainen voi hälyttää apua puhelimella kahdesta eri numerosta. Vaihtoehdot ovat yleinen hätänumero 112, joka ohjautuu Hätäkeskukseen, tai meripelastuksen hälytysnumero 0294 1000, joka ohjautuu Rajavartiolaitoksen meripelastuskeskukseen (Hädässä vesillä 2020). Tämän lisäksi hätäilmoituksen voi merialueella tehdä meri-VHF puhelimella kanavalla 16 tai DSC-hätäkutsutoiminnolla meri-VHF kanavalla 70 (Hätäilmoitukset ja meriradioliikenne 2020). Meri-VHF:llä tehtyihin avunpyyntöihin vastaa pääsääntöisesti joko meripelastuskeskus tai muut radiokantamassa liikkuvat alukset. Meripelastuskeskus tai Hätäkeskus tekee hätäilmoituksen perusteella riskinarvion tapahtumasta ja hälyttää tapahtumaan kunkin viranomaisen hälytysohjeiden mukaiset tarkoituksenmukaisimmat ja nopeimmat yksiköt. Tapahtuman hälyttämisessä viranomaisille on kuitenkin pieniä eroja sen mukaan, kumpaan paikkaan hätäilmoitus on tehty, meripelastuskeskukselle vai Hätäkeskukselle.

Avun saamisen näkökulmasta ei ole väliä, tekeekö kansalainen hätäilmoituksen hätäkeskukseen vai meripelastuskeskukseen, sillä vaikka meripelastuskeskus ja Hätäkeskus eivät käytäkään samaa tietojärjestelmää, nämä avun saannin ensimmäiset lenkit tekevät tiivistä yhteistyötä keskenään. Meripelastuskeskus ei pysty hälyttämään pelastustoimen resursseja, joten pelastustoimelle kiireelliset pelastustehtävät merialueella tulevat aina Hätäkeskuksen kautta. Jos Hätäkeskus vastaanottaa hätäilmoituksen merialueelta, ilmoituksen pohjalta tehdään riskinarvio, hälytetään pelastustoimen resurssit nopean avunsaannin varmistamiseksi ja tämän jälkeen hätäilmoitus ohjataan

meripelastuskeskukseen. Hätäkeskuksen pelastustoimen resursseille merialueelle luomista tehtävistä menee siis aina tieto meripelastuskeskukseen ja lisäksi Rajavartiolaitoksen määrittelemiін tiettyihin pelastustoimen resursseille hälytettäviін tehtäviін vasteet on rakennettu niin, että niihin hälyttää myös aina Hätäkeskus suoraan joko Rajavartiolaitoksen meripelastushelikopterin tai merivarti aseman. (Projektipäällikkö Tomi Anttila, sähköpostiviesti 7.10.2022.)

Satakunnan pelastuslaitoksen aluksille on määritelty hätäkeskustietojärjestelmä ERICA:ssa ominaisuudeksi vain vedessä liikkuminen eli merellä tapahtuvien onnettomuuksien vasteisiin nousee myös erilaisia pelastusyksiköitä muiden onnettomuuden torjuntaan tarvittavien ominaisuuksien vuoksi. Tietojärjestelmä reitittää pelastuslaitoksen alukset kohteeseen linnuntietä pitkin, eli se ei ota huomioon todellista reittiä ja matka-aikaa kohteeseen. Satakunnan pelastuslaitoksen aluksille on määritelty myös merialueelle toiminta-alueita, joilla on pystytty määrittelemään, mitkä alukset nousevat eri alueilla ensisijaisesti mihinkin tehtäviін. Toiminta-alueella on pystytty rajoittamaan myös, etteivät merelle tarkoitetut alukset nouse järvi- tai jokialueille muodostuviін pelastustoimen tehtäviін. Lisäksi pelastustoimen resursseille luoduista tehtävistä menee aina tieto Rajavartiolaitokselle. (Projektipäällikkö Tomi Anttila, sähköpostiviesti 7.10.2022.)

5.3 Satakunnan pelastuslaitoksen alukset

Ympäristövahinkojen torjuntaan ja muihin meritehtäviін Satakunnan pelastuslaitoksella on käytettävissä kaksi keräävää F-luokan öljyntorjunta-alusta, kaksi G-luokan öljyntorjuntalauttaa ja yksi E-luokan nopeakulkuinen öljyntorjunta-alus. Näiden lisäksi pelastuslaitoksella on käytössään neljä D-luokan öljyntorjunta-alusta ja neljä B-luokan keulaporillista öljyntorjunta-alusta, joista vain kolme sijaitsee meren rannikolla. Alusten sijoituspaikat ovat Meri-Porin sekä Rauman paloasemien meriasemat sekä Luvian ja Merikarvian VPK:iden toimipisteet (kuva 8). Näiden lisäksi pelastuslaitoksella on käytössään useita A-luokan pienempiä öljyntorjunta-aluksia, mitkä liikkuvat nopeasti traileoituina ympäri maakuntaa.

A- ja B-luokan öljyntorjunta-alukset (kuvat 2 ja 3) ovat käytännössä perinteisiä yleisveneitä, jotka on suunniteltu pääsääntöisesti henkilöiden ja tarvikkeiden kuljettamiseen. E-luokan öljyntorjunta-alukset (kuva 5) ovat lastin kuljettamiseen sekä öljypuomien kuljettamiseen suunniteltuja keulaporillisia työveneitä. D-luokan (kuva 4) öljyntorjunta-alukset ovat nopeakulkuisia yhteysveneitä, jotka on suunniteltu henkilöiden ja tavaroiden nopeaan kuljettamiseen paikasta toiseen. F-luokan öljyntorjunta-alukset (kuva 6) ovat merikelpoisia työveneitä, jotka on varusteltu kiinteällä öljynkeruulaitteistolla. G-luokan öljyntorjuntalautat (kuva 7) ovat nimensä mukaisesti kuljetuslauttoja, joita on tarkoitus käyttää esimerkiksi öljyjätteen kuljettamiseen. (Öljyntorjuntaveneen hankintaohje 2011.)



Kuva 2. A-luokan öljyntorjunta-alus.



Kuva 3. B-luokan öljyntorjunta-alus.



Kuva 4. D-luokan öljyntorjunta-alus.



Kuva 5. E-luokan öljyntorjunta-alus (Satakunnan pelastuslaitos).

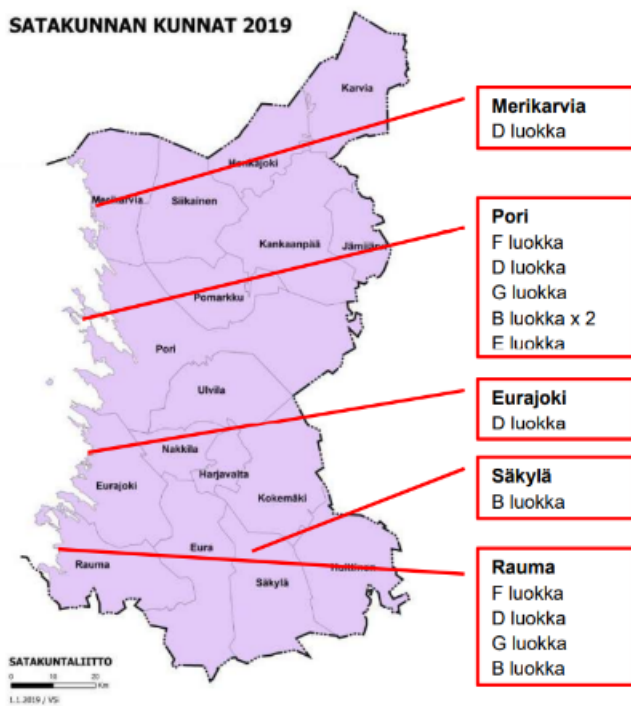


Kuva 6. F-luokan öljyntorjunta-alus (Rintala).



Kuva 7. G-luokan öljyntorjunta-alus eli öljyntorjuntalautta.

Satakunnan pelastuslaitoksen alukset on hankittu pääasiallisesti vastaamaan ympäristövahinkojen torjunnan tarpeita. Tähän on vaikuttanut jo lakkautetun Öljynsuojelurahaston myöntämät avustukset sekä Satakunnan pelastuslaitoksen velvollisuus johtaa ympäristövahinkojen torjuntaa kotimaanliikennealueen kaksi sisäpuolella. Aluksia ei ole varsinaisesti suunniteltu muiden merellisten pelastustehtävien kuten meripelastustehtävien tai ensihoidon avustamisiin suorittamiseen. Näissä tehtävissä aluscaluston käyttötarkoitusta joudutaan usein soveltamaan, jotta tehtävä saadaan hoidettua tarkoituksenmukaisesti. Toki esimerkiksi A- ja B-luokan öljyntorjunta-alukset eivät käytännössä eroa oman kokoluokkansa normaalien alusten varustelusta juuri millään tapaa, ja näitä aluksia on helpompi käyttää myös muissa pelastustehtävissä kuin esimerkiksi F-luokan öljyntorjunta-aluksia. Osa käytössä olevasta aluscalustosta on vanhempaa ja osa uudempaa, vanhimmat käytössä olevat ovat 1980-luvulta ja uusimmat 2020-luvulta.



Kuva 8. Satakunnan pelastuslaitoksen aluskaluston sijainnit (Öljyntorjuntasuunnitelma vuosille 2020–2024).

5.4 Merialueen tehtävämäärät ja -tyypit

Tilastoissa on esitetty Meri-Porin ja Rauman meriasemille kertyneet tehtävät vuosilta 2019–2022. Tilastoissa on huomioitu kaikkien näille asemapaikoille pelastustoimen onnettomuus- ja resurssitietojärjestelmä PRONTO:ssa merkittyjen yksiköiden tehtävät, mutta tehtäviä ei ole eroteltu tilastossa yksiköittäin, koska jos näin toimittaisiin, sama tehtävä näkyisi tilastossa useamman kerran, mikäli sille olisi osallistunut samalta meriasemalta useita yksiköitä. Tällöin tehtävien yhteismäärä ei olisi realistinen.

Taulukko 1. Meri-Porin meriaseman yksiköiden tehtävät tehtävätyypeittäin vuosilta 2019–2022 (PRONTO).

Pelastusopisto Salminen Juho/3.4.2023		Meri-Porin meriaseman yksiköiden tehtävät tehtävätyypeittäin 2019-2022					pronto	
Onnettomuustyyppi (ensisijainen)	2019	2020	2021	2022	Yhteensä			
Rakennuspallo	1	0	0	0	1		2	
Maastopalo	0	0	0	0	1		1	
Liikenneonnettomuus	0	1	2	3	6		6	
Ojyvatinko	1	2	2	1	6		6	
Muu tarkastustehtävä	3	9	6	1	19		19	
Ensiavustehtävä	0	0	1	0	1		1	
Ihmisen pelastaminen	2	7	1	0	10		10	
Eläimen pelastaminen	0	2	0	0	2		2	
Vahingontorjuntatehtävä	3	4	1	1	9		9	
Avunantotehtävä	1	2	1	5	9		9	
Virka-aputehtävä	1	1	0	0	2		2	
Yhteensä	12	28	14	13	67		67	

Taulukko 2. Rauman meriaseman yksiköiden tehtävät tehtävätyypeittäin vuosilta 2019–2022 (PRONTO).

Pelastusopisto Salminen Juh/3.4.2023		Rauman meriaseman yksiköiden tehtävät tehtävätyypeittäin 2019-2022					pronto
Onnettomuustyyppi (ensisijainen)	2019	2020	2021	2022	Yhteensä		
Liikennevälinepato	1	0	0	0	1	1	
Liikenneonnettomuus	3	0	0	2	5	6	
Oljyvahinko	0	1	0	0	1	1	
Muun paloilmoituksen tai palovaroitteen tarkastustehtävä	0	0	1	0	1	1	
Muu tarkastustehtävä	2	3	3	2	10	10	
Ihmisen pelastaminen	2	1	1	0	4	4	
Avunantotehtävä	3	3	1	4	11	11	
Yhteensä	11	8	8	7	34		

5.5 Laivaväen koulutus Satakunnan pelastuslaitoksella

Satakunnan pelastuslaitoksella Rauman ja Meri-Porin asemalla työskenteleville pelastustoimintaan osallistuville henkilöille tulisi vähintään olla annettu Työturvallisuuslain 738/2002 14 § mukainen perehdytys osana alusten miehistöä ja pelastusryhmän jäsenenä toimimiseen meritehtävien aikana. Asemien vahvuudet ovat pieniä ja kaikkien työvuorossa olevien tulee yleensä osallistua pelastustehtävän hoitamiseen joko osana aluksen miehistöä eli laivaväkeä tai pelastusryhmän jäsenenä, jotta tehtävä onnistuisi ja se olisi turvallista suorittaa. Tavoitteena on, että kaikki Rauman ja Meri-Porin paloasemilla työskentelevät pelastustoimintaan osallistuvat henkilöt osaisivat toimia alle 10-metrinen alusten päällikkönä (Tekninen päällikkö Markku Rintala, sähköpostiviesti 22.3.2023). Lisäksi Satakunnan pelastuslaitoksella yli 10- metristen alusten päällikön tehtävissä Rauman ja Meri-Porin paloasemilla työskentelevät henkilöt (laivurit) nimetään aina purjehduskaudeksi kerrallaan laivurin tehtävään. Esityksen laivureiden nimeämisestä tekee laivaisäntä ja nimeämisistä päättää pelastuspäällikkö. Vuonna 2021 nimettyjä laivureita Satakunnan pelastuslaitoksella on ollut 26. (Tekninen päällikkö Markku Rintala, haastattelu 2.11.2022.)

Satakunnan pelastuslaitoksella Rauman ja Meri-Porin nimetyillä alusten päälliköinä toimivilla henkilöillä tulee olla vähintään kotimaanliikenteen laivurin pätevyyskirja. Laivurin tehtävissä toimii niin palomiehen, ylipalomiehen kuin paloiesimiehenkin viroissa työskenteleviä henkilöitä, jotka työskentelevät pelastuslaitoksen työvuoroissa Rauman ja Meri-Porin paloasemilla. Tämän lisäksi kotimaanliikenteen laivurin pätevyyskirjoja on muutamilla päällystöviranhaltijoilla ja muissa tehtävissä työskentelevillä henkilöillä, mutta laivurin tehtävä ei ole pääsääntöisesti heidän työtään. Vaikka kaikkien Satakunnan pelastuslaitoksen alusten päällikkönä toimiminen ei pätevyyskirjaa edellyttäisikään, käytäntönä kuitenkin on, että Rauman ja Meri-Porin paloasemilla kaikkien alusten päällikkönä toimii nimetty laivuri, ja tavoitteena on, että näillä asemilla on aina purjehduskaudella vähintään yksi laivuri työvuorossa. Sopimuspalokunnilla tai muilla Satakunnan pelastuslaitoksen paloasemilla ei ole käytössään sellaista aluskalustoa, jonka vuoksi heidän henkilöstöstään pitäisi nimetä erikseen laivureita tai henkilöstöltä tarvitsisi edellyttää kotimaanliikenteen laivurin pätevyyskirjoja.

Kotimaanliikenteen laivurin koulutus on osa merenkulkualan perustutkintoa. Kotimaanliikenteen laivurin pätevyyskirjan saavuttamiseksi tulee suorittaa 15 osaamispisteen laajuinen kotimaanliikenteen laivurin koulutus merenkulkualan oppilaitoksessa sekä kahdeksan kuukautta meripalvelua, mikä tarkoittaa 240 päivää meripalvelua. Pätevyyskirja on voimassa toistaiseksi, eli sitä ei tarvitse uusida määrävälein. (Merenkulun pätevyyskirjat 2023.) Satakunnan pelastuslaitoksella suurin osa suorittaa kotimaanliikenteen laivurin koulutuksen Raumalla WinNovassa. Kahdeksan kuukauden mittainen meripalvelu suoritetaan työskentelemällä joko Rauman tai Meri-Porin paloasemilla. Satakunnan pelastuslaitoksen kotimaanliikenteen laivurinkirjaohjeistuksen mukaan meripalvelupäiväksi lasketaan purjehduskauden eli 15.5.–15.10.välisenä aikana joka neljäs päivä, mikä tarkoittaa 37 päivää meripalvelua vuodessa. Tällöin henkilön tulisi työskennellä ohjeistuksen mukaan noin seitsemän vuotta Rauman tai Meri-Porin paloasemilla purjehduskauden aikana, minkä jälkeen hän on oikeutettu hakemaan Kotimaanliikenteen laivurin pätevyyskirjaa.

Satakunnan pelastuslaitoksella ei ole yhtään alusta, joka vaatisi konepäälliköksi erikseen koneenhoitajan pätevyyskirjan hankkinutta henkilöä. Kaikissa aluksissa konepäällikkönä toimii samanaikaisesti aluksen päällikkö Lain liikenteen palveluista 320/2017 101 § mukaisesti.

Radioasemankäyttäjänä voi toimia kotimaanliikenteen laivurin koulutuksen saanut henkilö. Suomen aluevesillä liikennöimiseen tarvittava radiolupa suoritetaan osana kotimaanliikenteen laivurin tutkintoa (Merenkulkualan perustutkinto 2019).

Satakunnan pelastuslaitoksella työskentelevät kansimiehet kouluttaa pelastuslaitos. Kansimiehille ei haeta erillistä pätevyyskirjaa. Kansimiesten koulutuksia on järjestetty teknisen päällikön Markku Rintalan ja laivureiden yhteistyönä tarpeen mukaan. (Tekninen päällikkö Markku Rintala, haastattelu 2.11.2022.)

Koulutuksissa hankittujen ammattitaitojen ylläpitämiseksi merenkulun lait ja asetukset eivät vaadi tämän tasoisten pätevyyskirjojen tai muiden osaamisten osalta pakollisia harjoituksia tai muita testejä suoritettavaksi tietyin määrävälein. Satakunnan pelastuslaitoksella on kuitenkin otettu tavoitteeksi, että jokaiselle laivuriksi nimettävälle henkilölle tulisi vähintään kolme harjoitusta purjehduskaudessa taitojen ylläpitämiseksi. Harjoituksista yhden olisi tarkoitus liittyä alusten käyttöön ja navigointiin niillä, yhden olisi tarkoitus liittyä öljynkeräyslaitteistojen käyttöön sekä yhden olisi tarkoitus olla tilanneharjoitus, jossa sovelletaan erilaisia taitoja itsenäisesti. Harjoitusten tulisi kunkin olla kahdeksan tunnin mittaisia. (Tekninen päällikkö Markku Rintala, haastattelu 2.11.2022.)

6 TUTKIMUSAINEISTON KERÄÄMINEN

Pelastusalan päällystötutkinnon (AMK) opinnäytetyön tavoitteena on oppia tekemään tieteellistä tutkimusta sekä kehittää asioita pelastusalalla. Ammattikorkeakoulun opinnäytetyö on siis osaltaan tieteellinen tutkimus. Tutkimusprojektin käynnistää tutkimuskysymys, josta käy ilmi, mitä halutaan selvittää. Tutkimusprojektin seuraavia vaiheita ovat tutkimussuunnitelman laatiminen, käytettävän aineiston määrittely sekä sen hankkiminen, tutkimuksen tekeminen ja tutkimustulosten raportointi. Tutkimussuunnitelmasta on tarkoitus käydä ilmi, miten edellä mainitut asiat toteutetaan. (Günther & Hasanen 2021.)

Tässä opinnäytetyössä on käytetty useampaa eri aineistonkeruumenetelmää. Tutkimuksessa on tehty ryhmähaastatteluita ja asiantuntijahaastatteluita sekä perehdytty pelastuslaitosten meritoimintaa koskeviin dokumentteihin. Haastatteluiden osalta aineiston keräämiseksi Satakunnan pelastuslaitokselta haastateltiin laivurin tehtävässä toimivia henkilöitä, aluskalustosta ja työvuorosuunnittelusta vastaavia henkilöitä (laivaisännät ja asemamestarit) sekä työvuorosuunnittelun asiantuntijaa. Satakunnan pelastuslaitoksen henkilöstön lisäksi haastateltiin sisäministeriön erityisasiantuntijaa ja kerättiin tietoa eri pelastuslaitosten meritoiminnan harjoittelusta.

Osa dokumenteista, jotka koskivat muita pelastuslaitoksia, saatiin sähköpostilla tehtyjen tietopyyntöjen kautta ja osa etsittiin julkisesta verkosta omatoimisesti. Dokumentit koskivat eri pelastuslaitosten meritoiminnan harjoittelua. Näiden lisäksi kävin opinnäytetyöhön liittyen tutustumassa Keski-Suomen pelastuslaitoksella palomies Jari Niutasen johdolla meri- ja venetoiminnan harjoitteluun simulaattoreiden avulla.

6.1 Laivureiden haastattelut

Opinnäytetyötä varten haastateltiin Satakunnan pelastuslaitoksella eri mittaisia aikoja laivurina työskennelleitä kokeneita henkilöitä. Opinnäytetyössä lähtökohtana on ollut, että laivurin työtä tekevien henkilöiden ääni harjoitteluongelman tiimoilta saataisiin kuulumaan sekä heidän näkemyksensä harjoitteluongelmasta tulisi dokumentoitua. Ajattelen, että tällaisissa asioissa työtä itsessään tekevät tietävät parhaiten, mikä heidän tilanteensa asian suhteen on. Haastatteluihin osallistuneet laivurit ovat palo esimies Markku Arola, palo esimies Riku Lundell, ylipalomes Ferri Kantonen, ylipalomes Juha Kangasniemi, ylipalomes Kai Soini, palomes Jyri Salonen, palomes Jari Niemi, palomes Mika Lahtela, palomes Jarmo Hirvelä, palomes Tommi Marjamäki, palomes Esa Kortelainen, palomes Riku-Pekka Heino ja palomes Sakari Lehtonen. Kaikilta osallistujilta kysyttiin suullisesti lupa heidän mainitsemiseensa opinnäytetyöraportissa.

Haastattelut tehtiin ryhmähaastatteluina 15.11.2022-27.1.2023 Meri-Porin ja Rauman paloasemilla. Haastatteluille ei ollut asetettu aikarajaa, ja haastatteluiden kestot vaihtelivat hämmästyttävän vähän, haastattelut kestivät 45–50 minuuttia. Ryhmähaastatteluja järjestettiin yhteensä viisi, niiden

pohjalta nauhoitettua materiaalia kertyi yhteensä kolme tuntia ja 48 minuuttia. Ryhmähaastattelussa oli tarkoituksena, että ryhmässä syntyisi mahdollisimman paljon keskustelua eri aiheeseen liittyvistä kokonaisuuksista sekä mahdollisimman monta erilaista näkemystä. Toteuttamani haastatteluun sopi parhaiten puolistrukturoitu haastattelumalli, jossa kysymykset laaditaan ennakkoon ja esitetään vastaajille enemmän tai vähemmän samassa muodossa, mutta vastaamistapa on kuitenkin vapaa (Hyvärinen, Suoninen ja Vuori 2021). Haastattelut henkilöt olivat haastatteluiden aikaan työvuorossa, jolloin hälytys olisi voinut katkaista haastattelun. Näin kävi kuitenkin vain kerran, ja silloinkaan hälytys ei koskenut kaikkia haastatteluun osallistuneita, joten haastattelu saatiin vietyä loppuun osan haastatteluun osallistuneiden henkilöiden kanssa.

Haastattelut nauhoitettiin osallistujien luvalla, tämän jälkeen haastattelut litteroitiin, mikä tarkoittaa nauhoitetun haastattelun muuttamista kirjalliseen muotoon. Litterointia hyödynnetään vastausten jäsentelyssä. Litteroinnin tarkkuuteen vaikuttaa tutkimusongelma ja tutkimuskysymykset. (Kallio 2021.) Tässä opinnäytetyössä ei katsottu tarpeelliseksi litteroida haastatteluja sanatarkasti, vaan päätin listata haastatteluista ylös seikkoja, jotka toistuivat haastatteluissa useasti. Litteroinnin jälkeen etsin eri ryhmähaastatteluista niitä usein esiin tulleita samoja mielipiteitä samoista aihealuista keskustellessa, mitkä katsoin sen perusteella tärkeimmiksi näkemyksiksi ja otin ne huomioon johtopäätöksiä tehdessä.

Haastatteluista hankaloitti näkökulmastani osaltaan se, että osasin olettaa jo entuudestaan suurimman osan vastauksista, mikä loi myös haasteita haastattelukysymysten laatimiseen, etteivät ne olisi liian johdattelevia. Toki haastatteluiden aikana sain todella paljon uutta tietoa, jota ilman haastattelut olisivat olleet turhia, mutta ydinongelman selvittämiseen eli harjoittelumahdollisuuksien puutteeseen osasin arvata vastaukset jo käytännössä etukäteen opinnäytetyötä suunnitellessa käytyjen keskustelujen pohjalta. Lisäksi loppua kohden haastattelut alkoivat käydä hieman yksitoikkoisiksi, sillä tiesin jo, mitä mieltä suurin osa haastateltavista on haastattelussa käsiteltävistä aiheista. Halusin kuitenkin järjestää kaikki suunnitellut haastattelut tästä huolimatta, sillä halusin dokumentoida mahdollisimman monen henkilön näkemykset asian suhteen ja saada asioihin mahdollisimman monta näkökulmaa. Jopa viimeisessä haastattelussa aiheisiin tuli sellaisia näkemyksiä, joita ei vielä muissa haastatteluissa ollut tullut esille. Useamman ryhmähaastattelun järjestäminen oli siis tarkoituksenmukaista. Haluan kuitenkin korostaa, että opin näistä ryhmähaastatteluista valtavasti ja sain sellaista arvokasta tietoa ja näkemystä asioista laivurin työtä käytännössä tekeville, jota en ilman näitä haastatteluja olisi saanut, vaikka ydinongelman selvittämiseen käytännössä tiesinkin jo vastauksen etukäteen.

Ennen kuin aloitin litteroinnin tekemisen olin hieman skeptinen litteroinnin suhteen. En kuitenkaan tehnyt litterointeja tuoreeltaan haastatteluiden jälkeen, joten litterointeja tehdessäni tajusin, että ilman sitä osa näkemyksistä olisi saattanut unohtua, varsinkin kun ryhmähaastatteluista kertyi mate-

riaalia niin paljon. Litterointi auttoi poimimaan eri haastatteluissa esiin tulleita samanlaisia näkemyksiä samoista aiheista keskustellessa. Tätä työtä tehdessäni opin ymmärtämään litteroinnin tarkoituksen ja käyttämään sitä työkaluna haastattelututkimuksia tehdessä.

6.2 Vastuuhenkilöiden haastattelut

Asioilla on yleensä monta puolta sen mukaan, mistä näkökulmasta asiaa katsotaan, joten opinnäytetyötä laadittaessa oli tärkeä saada myös Satakunnan pelastuslaitoksen meritoiminnasta ja työvuorosuunnittelusta vastaavien henkilöiden näkemykset dokumentoitua. Järjestin näiden näkemysten dokumentoimiseksi kolme asiantuntijahaastattelua. Asiantuntijahaastattelussa on tarkoituksena haastatella henkilöitä, jotka ovat osana päätöksentekoa, sen valmistelua tai joilla on muutoin mahdollisuus seurata sitä läheltä (Hyvärinen, Suoninen ja Vuori 2021). Täten halusin saada haastattelut sekä Meri-Porin että Rauman asemamestareilta, jotka toimivat samalla asemien kalustoon kuuluvien alusten laivaisäntinä. Asemamestarit vastaavat omalla asemallaan myös työvuorosuunnittelusta kaluston lisäksi. Lisäksi Satakunnan pelastuslaitoksella työskentelee henkilöstötoimistossa työvuorosuunnittelun asiantuntijoita, joilta halusin saada myös haastattelun työaika-asioihin liittyen.

Haastatteluun osallistuivat Satakunnan pelastuslaitokselta tekninen päällikkö Markku Rintala, asemamestari Marko Toivio ja henkilöstöasiantuntija Jani Hakala. Markku Rintala on toiminut aikaisemmin myös Meri-Porin paloaseman asemamestarina ennen siirtymistään teknisen päällikön tehtävään. Hän toimii kuitenkin teknisen päällikön tehtävän ohella edelleen Meri-Porin alusten laivaisäntänä, Marko Toivio puolestaan toimii Rauman paloaseman alusten laivaisäntänä. Kaikilta haastateltavilta kysyttiin suullisesti lupa heidän mainitsemiseensa opinnäytetyöraportissa.

Haastattelut järjestettiin 2.11.2022-17.3.2023 Kanta-Porin ja Rauman paloasemilla sekä Microsoft Teamsin välityksellä. Haastattelumallina käytettiin puolistrukturoitua haastattelumallia kuten laivureiden ryhmähaastatteluissakin. Haastatteluissa kysymykset esitettiin haastateltaville enemmän tai vähemmän samalla tavalla. Vastaamistapa oli vapaa, ja tarkoituksena oli herättää keskustelua aiheiden tiimoilta. Kysymysten määrä ja aseteltu riippui haastateltavan tehtävänkuvasta, sillä tismalleen samat kysymykset eivät olisi soveltuneet kaikille vastaajille. Haastatteluiden kestot vaihtelivat 35–50 minuutin välillä. Yhteensä haastattelumateriaalia kertyi kaksi tuntia ja seitsemän minuuttia.

Kolmesta asiantuntijahaastattelusta kaksi nauhoitettiin osallistujien luvalla. Ensimmäistä haastattelua ei nauhoitettu haastattelijan tietämättömyyden vuoksi. Nauhoitetut haastattelut litteroitiin jälkikäteen kuten laivureiden ryhmähaastattelutkin. Haastattelu, jota ei nauhoitettu, ikään kuin litteroitiin tuoreeltaan haastattelun aikana muistiinpanoina.

Satakunnan pelastuslaitoksen henkilöstön lisäksi järjestin vielä yhden ylimääräisen asiantuntijahaastattelun valtakunnallisen näkemyksen saamiseksi asiaan. Haastattelin 11.1.2023 Microsoft Teamsin välityksellä sisäministeriön pelastusosaston erityisasiantuntija Alpo Nikulaa. Haastatellulta

kysyttiin suullisesti lupa mainita hänen haastattelunsa opinnäytetyössä. Haastattelua ei katsottu tarpeelliseksi nauhoittaa, sillä haastattelu oli sen verran lyhyt, noin 20 minuuttia, ja kysymyksiä oli sen verran vähän, että haastattelun perusteella tehdyt johtopäätökset oli helppo kirjata saman tien ylös. Haastattelu liittyi sisäministeriön kevään 2023 aikana yhteistyössä TRAFICOMin kanssa julkaisemaan ohjeistukseen kotimaanliikenteen laivureiden pätevyyskirjojen hankkimisesta pelastuslaitoksilla. Haastattelumalli oli niin ikään puolistrukturoitu haastattelumalli.

Asiantuntijahaastatteluiden lopputuloksia ei ollut niin helppo olettaa kuin laivureille järjestettyjen ryhmähaastatteluiden oli, joten näissä haastatteluissa kysymysten laatiminen oli hieman helpompaa sellaisiksi, etteivät ne olisi kovin johdattelevia. Toisaalta näiden haastatteluiden järjestämistä hankaloitti se, että mieleen jäi aina haastattelun jälkeen pyörimään, osasinkohan nyt varmasti kysyä kaikkea tarvittavaa tietoa. Sain asiantuntijahaastatteluista valtavasti uutta tietoa jopa sellaisista asioista, joita en ollut ikinä aikaisemmin kuullut asian tiimoilta. Asiantuntijahaastattelut antoivat etenkin näkemystä kokonaisuudesta asian suhteen koko pelastuslaitoksen näkökulmasta.

6.3 Dokumentit

Opinnäytetyössä perehdyttiin myös erilaisiin dokumentteihin, joista pyrittiin hakemaan perusteita meritoiminnan harjoittelulle sekä näkemystä muilta pelastuslaitoksilta harjoittelumääristä meritoiminnan osalta. Perehdytyt dokumentit olivat Pohjanmaan pelastuslaitoksen venetoimintaohje 2022, Onnettomuustutkintakeskuksen tutkintaraportti vuonna 2020 Vaasan edustalla sattuneesta Pohjanmaan pelastuslaitoksen aluksen pohjakosketuksesta ja uppoamisesta, Keski-Suomen pelastuslaitoksen venetoimintaohje vuodelta 2020 sekä Etelä-Savon pelastuslaitoksen julkaisema kirja pelastus- ja öljyntorjunta-aluksella työskentelyn perustoimintamalleista sekä erilaiset harjoittelun merkityksestä kertovat dokumentit.

Dokumentit voidaan jakaa pääsääntöisesti julkisiin ja ei-julkisiin sekä henkilökohtaisiin ja institutionaalisiin dokumentteihin (Alastalo & Vuori 2021). Tässä opinnäytetyössä käytetyt dokumentit ovat julkisia institutionaalisia eli jonkin instituution tai organisaation laatimia, esimerkiksi ohjeita. Tutkimuksen aihealueeseen liittyviin dokumentteihin perehtyminen on hyvin yleinen tapa tuottaa tietoa tutkimuksiin, mutta dokumenttien tarkastelussa tieteellisen tutkimuksen lähteenä pitää olla varovainen ja hieman lähdekriittinen, sillä dokumentteja ei yleensä ole tuotettu sillä ajatuksella, että niitä käytettäisiin tieteellisen tutkimuksen lähdeaineistona (Alastalo & Vuori 2021).

Tutustuin lähdemateriaalina käyttämiini dokumentteihin maaliskuun 2023 aikana ja tein sieltä havaintoja asioista, joissa otetaan kantaa meritoiminnan harjoitteluun, sekä tein näissä dokumenteissa kerrottujen asioiden perusteella omia johtopäätöksiä meritoiminnan haastavuuden ja moninaisuuden osalta. Erityisesti minua kiinnosti Onnettomuustutkintakeskuksen julkaisema tutkintaraportti Vaasan edustalla sattuneesta Pohjanmaan pelastuslaitoksen aluksen uppoamisesta, sillä se on melko tuore selostus pimeällä pelastuslaitoksen alukselle tapahtuneesta onnettomuudesta, joka

tapautui pelastuslaitoksille yleisen meritehtävän aikana eli ensihoidon avustamisen aikana. Dokumenteissa oli paljon hyödyllistä tietoa opinnäytetyön laatimiseen, mutta dokumenttien tutkimista hankaloitti osaltaan se, että niissä oli myös paljon sellaista tietoa, joka ei ollut oleellista tämän opinnäytetyön kannalta.

7 JOHTOPÄÄTÖKSET

7.1 Harjoittelumäärät ja -mahdollisuudet

Haastatteluissa nousi yksiselitteisesti esille, ettei laivureiden harjoittelu tällä hetkellä ole riittävällä tasolla ammattitaidon ylläpitämiseksi. Näin kokevat sekä laivurit itse, mutta myös vastuuhenkilöillä asia on tiedostettu.

Laivureiden henkilökohtaiset tarkat harjoittelumäärät ovat yksilöllisiä, mutta kaikkia yhdistää se, ettei kenenkään harjoittelumäärä kertojen valossa kuluneiden purjehduskausien aikana ole kovin suuri. Pahimmillaan yksittäinen laivuri on saattanut päästä harjoittelemaan laivurin tehtäviä vain kerran purjehduskauden aikana. Lisäksi harjoitusten sisällöt ovat olleet hyvin vaihtelevia ja kirjavia. Tämä kuulostaa erittäin huolestuttavalta, varsinkin kun tietää, kuinka haastavaa eri kokoisten alusten käsittely ja navigoiminen etenkin huonoissa olosuhteissa on. Laivureiden kokemusten perusteella kaikki laivurit eivät pääse kolmeen harjoituskertaan purjehduskauden aikana, mikä on pelastuslaitoksen sisäinen tavoite. Koska määrä on vain tavoite, ei sen vajaaksi jääminen estä laivuriksi nimeämistä. Näiden kokemusten perusteella voidaan siis todeta, että tavoitteesta ei ole pystytty pitämään kiinni. Tämä ei toki tarkoita sitä, etteikö harjoittelumahdollisuuksia olisi lankaan järjestetty, mutta esimerkiksi purjehduskauden aikana oleva kesälomakausi on vaikuttanut paljon harjoitukseen osallistumisen mahdollisuuksiin.

Meritoimintaan liittyvien harjoitteiden ja laivurien ajotuntien kirjaaminen on myös haastatteluiden perusteella ollut hyvin vaihtelevaa. Periaatteessa ainoat viralliset dokumentit, joista yksittäisen laivurin ajomäärän pelastuslaitoksen aluksilla pystyisi selvittämään tarkalleen, ovat alusten lokikirjat. Osa laivureista on pitänyt itse kirjata omista harjoitteistaan ja ajotunneistaan, mutta täysin virallista kirjanpitoa niihin ei pelastuslaitoksella ole ollut. Esimerkiksi Rauman paloasemalla on ollut käytössä vuorokohtaiset harjoitusseurannat, joita työvuoron paloiesimiesten on ollut tarkoitus ylläpitää, mutta meritoimintaharjoitusten kirjaaminen näihin dokumentteihin on ollut hyvin vaihtelevaa. Dokumentteihin on lähinnä kirjattu ylös pakollisena pidettyjen harjoitteiden suoritukset kuten esimerkiksi savusukellus- tai vesisukellusharjoitukset. Satakunnan pelastuslaitos on ottanut käyttöönsä SafetyPass-nimisen ohjelman, jonne kaikki pätevyudet, niiden ylläpito sekä muut harjoitteet on jatkossa tarkoitus kirjata. Harjoitusten kirjaaminen tähän ohjelmaan on kuitenkin jatkossakin työvuorojen esimiesten ja laivureiden itsensä vastuulla.

Meritoiminnan harjoittelussa on huomattu, että harjoittelussa ja oikeastaan kaikessa muussakin meritoimintaan liittyvässä keskitytään useimmiten merellisten ympäristövahinkojen torjuntaan, mutta muihin merellisiin pelastustehtäviin ei ole juuri kiinnitetty huomiota esimerkiksi ensihoidon avustamisten tai ihmisten pelastamisten osalta. Myös pelastuslaitoksen aluskalusto on suunniteltu vastaamaan ympäristövahinkojen torjuntaan, ne eivät täten ole kokemusten perusteella aina par-

haiten soveltuvia muihin pelastustehtäviin. Tilastot ja kokemukset kuitenkin osoittavat, että pääpaino pelastuslaitoksen merellisissä tehtävissä on täysin muissa tehtävissä kuin ympäristövahinkojen torjunnassa. Lisäksi kokemukset ovat osoittaneet, että ympäristövahinkojen torjunnassa ei ole ikinä samanlainen kiire kuin esimerkiksi saarella sattuvassa sairaskohtauksessa tai vaikkapa maastopalossa. Varsinkin jos öljyä aletaan esimerkiksi keräämään merestä, laivureiden kokemusten perusteella silloin asioiden pohtiminen ryhmässä rauhassa on tärkeää, sillä eri ihmiset muistavat aina eri asioita öljyn keräämisestä ja sen keräämiseen liittyvästä kalustosta. Muissa kiireellisissä merelle suuntautuviissa pelastustehtävissä ei tähän yleensä ole mahdollisuutta. Esimerkiksi ensihoidon avustustehtävään saaristoon saattaa lähteä mukaan vain kaksi palomiestä, jotta ensihoitajat tavaroineen ja potilas mahtuvat aluksen kyytiin saarella, kun taas ympäristövahinkojen torjuntaan osallistuu varmasti vähintään pelastusryhmän verran henkilöitä. Tähän perustuen harjoittelua toivottaisiin painotettavan myös muihin merellisiin pelastustehtäviin kuin ympäristövahinkojen torjuntaan.

Koulutuksessa oleva tuleva laivuri tarvitsee meripalvelua voidakseen hakea laivurin pätevyyskirjaa. Satakunnan pelastuslaitoksella meripalvelu tarkoittaa työskentelyä tietyn ajan joko Rauman tai Meri-Porin paloasemalla. Mikäli asemalla työskentelee koulutuksessa oleva laivuri, niin tosiasiallista mahdollisuutta hänellä ei kuitenkaan ole keskittyä meritoimintaan perehtymiseen merellä alusten kanssa, vaan perehtyminen toimintaan tapahtuu pääsääntöisesti muun normaalin toiminnan ohella. Toki henkilön halu perehtyä toimintaan on itsestä kiinni, ja esimerkiksi laitteiden käyttöä voi harjoitella meriasemallakin aluksessa, jos sitä vain itse haluaa, mutta merelle on vaikea lähteä alusten kanssa yhtään sen useammin kuin normaalistikaan.

Satakunnan pelastuslaitokselle ei ole laadittu erillistä kirjallista ohjeistusta, jossa meritoimintaa olisi ohjeistettu esimerkiksi harjoitusten tai merelliselle tehtävälle varustautumisen osalta. Monella muulla pelastuslaitoksella Suomessa tällainen asiakirja on laadittu, ja myös Satakunnan pelastuslaitoksen laivurit kokivat, että tällaiselle asiakirjalle olisi käyttöä ja se olisi tarpeellinen. Ohje kokoaisi yhteen meritoiminnasta annettua ohjeistusta ja antaisi toimintamalleja erilaisiin tilanteisiin, joita laivurit joutuvat pohtimaan tällä hetkellä itsenäisesti, koska varsinaista ohjeistusta ei ole olemassa.

Suurin osa haastatelluista laivureista kokee, että laivuriksi nimeämisen edellytyksenä pitäisi olla tietty määrä suoritettuja harjoitteita tai tietty tuntimäärä harjoitteita määräajassa, kuten esimerkiksi savusukeltajaksi nimeämisen edellytyksenä on. Tällä laivurit pystyisivät varmistamaan itselleen tietyn määrän harjoittelua määräajoin sekä työnantaja pystyisi varmistamaan siitä, että laivurina toimivilla henkilöillä on riittävät tiedot ja taidot aluksen päällikkönä toimimiseen ja tehtävän saattamiseksi turvallisesti valmiiksi. Harjoitusten määrä, sisältö ja suoritusten määräajat pitää määritellä erikseen, mutta näin varmistettaisiin edes esimerkiksi kolme harjoitetta vuodessa jokaiselle laivurille, koska jos harjoitteiden suorittamista ei olisi mahdollistettu, henkilöä ei voisi nimetä laivuriksi, ja täten laivurit loppuisivat ennen pitkään. Näissä harjoituksissa tulisi kuitenkin varmistua siitä, että jokainen

laivuri pääsisi harjoittelemaan nimenomaan aluksen päällikkönä toimimista kyseisen ajan tai määrän, sillä esimerkiksi jos kyydissä on vaikka neljä laivuria ja harjoitus kestää kahdeksan tuntia, eivät kaikki laivurit millään itse pääse tekemään tiettyjä tehtäviä koko kahdeksaa tuntia.

Haastatteluissa nousi esiin seuraavia asioita, joita laivurit muun muassa kokevat tärkeiksi säännöllisesti harjoiteltaviksi perusasioiksi: paikallistuntemus, alusten käsittely, digitaalisten navigoinnin apuvälineiden käyttö kuten tutkan käyttö, pimeänavigointi, toisen aluksen hinaaminen, perinteisten navigointimenetelmien kuten paperisen merikortin käyttö, aluksen tekniikan tuntemus häiriöiden varalta, alusten kiinnittäminen laituriin, mutta öljyntorjuntakaluston käytön harjoitteluakaan ei saa kokonaan unohtaa.

Harjoituksissa tulisi kuitenkin olla aina asianmukainen sisältö, ja haasteeksi muodostuukin se, miten jokainen laivuri saa tarvittavan määrän harjoittelua. Haastatellut kokivat, että isoissa yhteistoi-
mintaharjoituksissa kaikki harjoitukseen osallistuvat laivurit eivät saa asianmukaista harjoitusta aluksen päällikkönä toimimiseen, lisäksi näissä harjoituksissa tulee väkisin odottelua ja seisoskelua osalle. Myöskään ympäri saaristoa ajeleminen ilman mitään varsinaista päämäärää ei haastateltujen mielestä ole aina tarkoituksenmukaista, vaan harjoituksella pitäisi aina olla selkeä tavoite ja harjoitus pitäisi olla selkäesti johdettu. Ilman päämäärää ympäri saaristoa ajeleminen ei haastateltuiden perusteella lisää välttämättä edes paikallistuntemusta, jos harjoituksessa ei esimerkiksi käydä harjoittelemassa johonkin tiettyyn rantaan lähestymistä. Vaihtoehtoisesti oman kotisataman laituriin rantautumisten harjoittelu ei kerta toisensa jälkeen palvele enää tarkoituksenmukaisesti.

Haastatteluissa huomasi laivureiden olevan kuitenkin erittäin motivoituneita meritoiminnan harjoitteluun. Todellisten harjoitusmahdollisuuksien puute on kuitenkin vaivannut jo pitkään ja saattanut vaikuttaa negatiivisesti jopa motivaatioon laivurin työtä kohtaan. Harjoitusaktiivisuus on osittain toki kiinni myös jokaisesta itsestään, sillä myös meritoimintaa voi harjoitella monella tapaa ilman sen erikoisempaa harjoitusta, esimerkiksi alusten tekniikan osalta meriasemilla tai paperisen merikortin käytön osalta purjehduskauden ulkopuolella paloasemalla. Tämä ei kumminkaan poista tarvetta myös todelliseen harjoitteluun todellisissa olosuhteissa.

Haastatteluissa nousi toistuvasti esille aluskaluston soveltumattomuus yleisimpiin merelle suuntautuviin pelastustehtäviin. Havainto ei kuitenkaan päde aivan kaikkeen kalustoon, sillä osa aluksista on kokemusten perusteella todella hyviä ympäristövahinkojen torjunnassa, johon ne ovat suunniteltukin. Kokemusten perusteella tarvittaisiin myös sellaisia aluksia, jotka olisivat suunniteltuja puhtaasti pelastustehtäviin. Lisäksi osa aluskalustosta alkaa olla niin vanhaa, ettei se palvele enää nykypäivän tarvetta ikänsä vuoksi. Asia tiedostetaan myös vastuuhenkilötasolla, ja toiveissa onkin, että tulevaisuudessa uusien alusten hankinnassa keskityttäisiin myös tähän asiaan. Tähän on vai-

kuttanut jo nykyään lakkautetut Öljysuojelurahaston taloudelliset avustukset pelastuslaitosten alushankinnoissa, jolloin alukset on tarkoituksella suunniteltu vastaamaan pääasiassa pääasiallisen rahoittajan tarpeita.

Laivurit kokevat, että kotimaanliikenteen laivurin tutkinto antaa lähtökohtaisesti hyvät valmiudet toimia pelastuslaitoksen alusten päällikkönä, mutta lisäksi olisi tarpeen olla pelastustoimeen suunnattu asianmukainen perehdytys, jossa käytäisiin pelastuslaitosten meritoimintaan liittyviä asioita läpi. Vastaavanlaista omaa koulutusjärjestelmää, kuten esimerkiksi Rajavartiolaitoksella on, ei haastatteluissa haluttu, mutta tutkinnon jälkeisen perehdytyksen merkitystä korostettiin, sillä koulutukset yleisestikin antavat valmiuksia lähteä kehittämään osaamista työelämän parissa, mutta ne eivät tarjoa valmista pakettia osaamisen osalta. Tähän haasteeseen on kuitenkin vastattu ministeriötasolta asti, sillä TRAFICOM on helmikuussa 2022 sisäministeriön hakemuksesta tehnyt päätöksen, että pelastustoimen käytössä oleville kotimaanliikenteen laivurin koulutuksen käyneille henkilöille voidaan hakea tietynlaisen dokumentoidun perehdytyksen jälkeen kotimaanliikenteen laivurin pätevyyskirjaa tiettyyn pelastustoimen alukseen ilman meripalvelun suorittamista, mikä ei ole tällä hetkellä pelastuslaitoksilla vastannut tarkoitustaan (TRAFICOM/73016/05.01.18.00/2021).

Laivurit ovat kuitenkin kokeneet positiivisena asiana sen, että varsinkin purjehduskaudella pyritään siihen, että laivureita on aina vuorossa enemmän kuin yksi. Toki myös sellaisia kertoja tulee, ettei laivureita ole vuorossa enempää kuin yksi, mutta nämä tilanteet ovat kokemusten mukaan olleet kuitenkin poikkeuksia. Tällöin meritoiminnan asioiden kanssa ei tarvitse olla yksin, jos joudutaan pohtimaan jotain epätavallista asiaa ja aluksia saadaan liikkeelle enemmän kuin yksi, mikäli kansimiehistö vain riittää. Lisäksi Meri-Porin aluksia on perehdytetty Raumalla työskenteleville, mutta Rauman meriasemalla olevat alukset ovat Meri-Porissa työskenteleville laivureille melko vieraita.

Haastatteluissa nousi myös esiin, ettei laivaisäntien tehtävänkuva ole tarkennettu mitenkään säädöksissä mainittujen lisäksi. Säädöksissä laivaisännän tehtävät, velvollisuudet ja vastuut on kuvattu melko ympärilyöreästi, joten kokonaisuuden ymmärtäminen, josta vastaa, saattaa olla hankalaa, varsinkin kun laivaisännille ei haastatteluiden perusteella ole järjestetty myöskään koulutusta tehtävän hoitamiseen työnantajan puolesta. Laivaisännän tehtävät ovat osa isompia tehtäväkokonaisuuksia, joita laivaisännän tehtäviä hoitavilla henkilöillä tällä hetkellä on. Tällöin tosiasiallinen keskittyminen laivaisännän vastuulliseen tehtävään saattaa jäädä melko pienelle, koska muitakin hoitettavia tehtäviä on niin paljon. Myös tämän on koettu vaikuttavan laivaisännän tehtävien laadukkaaseen hoitamiseen eri näkökulmista katsottuna.

7.2 Harjoittelumahdollisuuksien järjestäminen entistä useammin

Harjoittelumahdollisuuksien järjestämisen suurimmaksi haasteeksi muodostuu palvelutasopäätöksen määrittelemien vahvuuksien ja suorituskykyjen ylläpito välittömässä lähtövalmiudessa paloasemilla työvuoron aikana. Merellä ollessa aluksen miehistö on viiveellä käytettävissä hälytystehtäviin

maa-alueella, minkä johdosta palvelutasopäätöksen määrittelemä minimivahvuus ei täyty asemalla ilman vahvuuden täydennystä, jos harjoittelua tehdään työvuoron aikana. Kun vuorojen vahvuudet ovat pääsääntöisesti minimissä, tämä muodostuu sen kautta ongelmaksi. Toisen keskeisen ongelman muodostaa työvuorojen henkilöstön tekemä poikkeusluvan mukainen työaika ja -rytmi, jossa henkilö on pääsääntöisesti 24 tuntia kerrallaan töissä, ja sitä seuraa 72 tunnin lepoaika, jonka aikana ei pääsääntöisesti ole tarkoitus tehdä töitä (LSAVI/17071/2022).

Poikkeuslupa kumminkin määrittelee, että lepoajalle voidaan sijoittaa enintään kahdeksan tunnin mittaisia työvuoroja esimerkiksi koulutusten suorittamiseen tai vaikkapa työyksikön kokouksiin. Nämä tunnit eivät ole ilmaisia työtunteja, vaan ne on tarkoitus korvata siten, että vastaavan määrän voi olla pois jostain 24 tunnin mittaisesta työvuorosta. Satakunnan pelastuslaitoksella työnantaja voi pilkkoa maksimissaan kaksi 24 tunnin työvuoroa vuoden aikana käytettäväksi esimerkiksi koulutusten suorittamiseen eli yhteensä 48 tuntia. Käytäntönä on ollut, että pilkottuina tunteina tehtyjä tunteja kerrytetään siten, että henkilö voi olla pois kokonaisen 24 tunnin työvuoron. (Henkilöstöasiantuntija Jani Hakala, haastattelu 9.2.2023.) Lisäksi pääsääntöisestä työrytmistä voidaan poiketa esimerkiksi työntekijän ja työnantajan sopimien vuoronvaihtojen tai ylitöiden vuoksi (LSAVI/17071/2022).

Poikkeusluvassa määritellyn 24 tunnin työvuoroa seuraavan 72 tunnin lepoajan saa kuitenkin katkaista vuoden tasoittumisjakson aikana maksimissaan 30 kertaa esimerkiksi edellä mainittuihin syihin vedoten. Tähän 30 kertaan luetaan kaikki 72 tunnin lepoajan aikana tapahtuva työ eli koulutukset, kokoukset, vuoronvaihdot, vapaavuorohälytykset ja niin edelleen. Tähän ei kuitenkaan lasketa tilanteita, joissa aamulla vuoron vaihdon aikaan hälytystehtävä on venynyt pitkäksi yli vuoronvaihtojen. (Henkilöstöasiantuntija Jani Hakala, haastattelu 9.2.2023.)

Myös tehollinen työaika 24 tunnin työvuoron aikana on rajoitettu 12 tuntiin. Teholliseksi työajaksi lasketaan kaikki työtehtäviin liittyvät asiat. Paloasemalla vietettyä aikaa, jolloin työntekijä voi itse päättää ajankäytöstään työpaikan sisällä, ei lasketa teholliseksi työajaksi. Tehollinen työaika on ohjattu ohjeellisella päiväpalvelusohjelmalla, jota on mahdollista tarvittaessa muuttaa työvuoron aikana.

Palvelutasopäätöksen mukaiset minimivahvuudet sekä työajan poikkeusluvan mukaiset lupaehdot muodostavat siis raamit harjoittelun mahdollistamiselle sekä työvuorossa että lepoajalla. Koska ylimääräistä vahvuutta työvuoroissa on harvoin, varsinainen merellä tapahtuva harjoittelu on ollut usein mahdotonta työvuoron aikana. Työvuorojen henkilöstöllä on lisäksi myös useita muita pätevyyksien ylläpitoon liittyviä koulutuksia ja harjoituksia, joita pitää suorittaa lepoajalle suunnitelluissa koulutusvuoroissa. Nämä kuluttavat myös poikkeamia 30 sallitusta lepoajalle sijoittuvasta poik-

keamasta. Näitä ovat esimerkiksi kuumat savusukellusharjoitukset tai vesisukeltajien koulutus-
syvyysukellukset. Lisäksi työntekijöiden henkilökohtaiset syyt vuorojen vaihtamisiksi tai esimer-
kiksi yllättävien sairaslomien johdosta kertyvät ylityöt kuluttavat poikkeamia.

Haastatteluissa nousi esiin monia hyviä ehdotuksia harjoittelumahdollisuuksien lisäämiseksi. Osa
vaihtoehdoista on varmasti työnantajalle kalliimpia kuin toiset, mutta on myös ajateltava niin, että
kalliiksi mahdollinen meritoiminnan harjoittelun puutteesta johtuva onnettomuuskin tulee.

Satakunnan pelastuslaitoksella on käytössään 49 sopimuspalokuntaa. Näistä useat palokunnat si-
jaitsevat myös Rauman sekä Meri-Porin paloasemien vaikutusalueella. Sopimuspalokuntia voitai-
siin hyödyntää meritoiminnan harjoittelun lisäämisessä ennakkoon sovittujen asemavalmiuksien
osalta. Pelastuslaitos ja sopimuspalokunta sopisivat tietylle ajalle sopimuspalokunnan asemaval-
miuden ennakkoon, ja vakituiselta paloasemalta jäisi esimerkiksi kaksi henkilöä omalle asemalleen
täydentämään suorituskykyvaatimuksia. Toisen vaihtoehdon mukaan sopimuspalokunnan ja vaki-
tuisen paloaseman henkilöstöstä muodostettaisiin niin sanottu sekayksikkö, jonka miehistöön kuu-
luisi harjoituksen ajan sekä sopimuspalokuntalaisia että päätoimisia. Sopimuspalokunta pystyisi
hoitamaan itsenäisesti harjoituksen aikana tapahtuvat päivittäiset hälytystehtävät kuten automaatti-
set palohälytykset, pienet liikenneonnettomuudet ja niin edelleen. Merellä oleva vakituisen paloase-
man henkilöstöresurssi olisi kuitenkin edelleen käytettävissä pelastustoimen tehtäviin, mikäli ky-
seessä olisi isompi tai jotain erikoisosaamista vaativa tehtävä, mutta pienellä viiveellä. Näissäkin
tehtävissä sopimuspalokunta ja mahdollisesti vakituiselle asemalle jäänyt tavallista pienempi henki-
löstöresurssi pystyisi aloittamaan kohteessa onnettomuuden torjuntaan liittyvät ensitoimenpiteet.
Tällöin merellä tapahtuva työvuoron aikanainen harjoitus ei keskeytyisi ihan jokaisesta pienestä hä-
lytystehtävästä ja aseman vaikutuspiirin palvelutasopäätöksen määrittelemä minimivahvuus saatai-
siin kuitenkin turvattua.

Yksi mahdollisuus käyttää sopimuspalokuntia apuna olisi myös toteuttaa harjoitus merellä sinä ai-
kana, kun aseman lähistöllä olevalla sopimuspalokunnalla on viikkoharjoitukset. Tällöin sopimuspa-
lokunnan henkilöstö on käytettävissä hälytystehtävään nopeammin kuin kotoa lähtiessä. Vaikka
sopimuspalokunnan viikkoharjoituksissa onkin pääasiallinen tarkoitus harjoittelu, tällainen järjestely
ei kuitenkaan olisi läheskään joka viikkoista ja sitä tapahtuisi vain purjehduskauden aikana. Lisäksi
tässä järjestelyssä päiväpalvelusohjelman sisältöä jouduttaisiin muuttamaan, mutta sekin on mah-
dollista, sillä päiväpalvelusohjelma on ohjeellinen, sitäkään ei tapahtuisi ihan jokaisessa työvuoro-
rossa. Hälytystehtäväkin saattaa tulla siten, että päiväpalvelusohjelma muuttuu tai hälytystehtävä
saattaa viedä koko paloaseman resurssin kauemmaksi maakunnan alueelle, jolloin oman aseman
alueelle jäävää vajetta on mahdollista paikata esimerkiksi sopimuspalokunnan asemavalmiudella.

Suomessa on myös pelastuslaitoksia, joilla toimitaan työvuoron aikana harjoitellessa niin, että joko
harjoittelemassa oleva paloasema on itsessään kokonaan ikään kuin kiinni harjoituksen ajan ja

vaste nousee silloin alueelle muualta, tämä on kuitenkin satunnainen poikkeama toimintavalmiusajoissa, mikä on sallittua. Yksi vaihtoehto on laittaa jokin muu pelastuslaitoksen paloasema ikään kuin kiinni toisen aseman harjoituksen ajaksi. Tältä toiselta asemalta henkilöstö siirtyy päivystämään asemalle, jossa harjoitellaan. Tällöin tietenkin myös kiinni laitettun aseman alueelle vaste nousee muualta. Nämä eivät myöskään Satakunnassa olisi täysin poissuljettuja vaihtoehtoja, koska Satakuntaan on edelleen jäämässä paloasemia, joiden alueelle on melko lyhyt matka toiselta ympärivuorokautista pelastusvalmiutta ylläpitävältä vakituiselta paloasemalta, mutta sopimuspalokuntia hyödyntämällä yhtään asemaa ei tarvitsisi laittaa varsinaisesti kiinni harjoituksen ajaksi, mikä olisi tietenkin hyvä tilanne.

Yksi mahdollisuus on teettää harjoituksia ylitöinä tai työajan poikkeusluvassa mahdollistettuina koulutustyövuoroina pilkottuina tunteina. Lisäksi aikaisemmin ylitöinä tehdyistä meritoimintaharjoituksista aiheutuvia kustannuksia on ollut mahdollista hakea korvauksena Öljysuojelurahastolta, mutta tämä ei kuitenkaan ole enää nykyään mahdollista. Satakunnan pelastuslaitoksen ollessa Porin kaupungin organisaatio ennalta suunnitellut ylityöt ovat olleet kiellettyjä, jollaisiksi ylitöinä tehtävät harjoituksetkin on tulkittu. Lisäksi tällä hetkellä ylitöinä teetetävät meritoimintaharjoituksien aiheuttamat kulut jäisivät kokonaan työnantajan maksettaviksi Öljysuojelurahaston korvausten lakkauttamisen myötä, joten ylitöinä tehtäviin harjoituksiin liittyy monia haasteita. Pilkottuina tunteina tehtävät meritoimintaharjoitukset olisivat kuitenkin mahdollisia, mutta kuten aikaisemmin jo todettiin, pilkottuina tunteina on jo nykyään tehtävissä useita muitakin harjoitteita ja koulutuksia, joita ei myöskään voi samasta syystä järjestää työvuorojen aikana kuten ei meritoimintaharjoituksiakaan. Lisäksi lepoajan poikkeamien ja pilkottujen tuntien määrä on rajallinen, mutta tehokkaalla koulutussuunnitella varsinkin laivureille olisi mahdollisuus suunnitella meritoiminnan harjoitteita poikkeusluvan mukaisina koulutustyövuoroina. Varsinkin jos tietyt harjoitteet tai tietty tuntimäärä harjoittelua olisi määriteltävä pakollisiksi laivuriksi nimeämisen ehdoiksi, se pakottaisi suunnittelemaan pilkottujen tuntien käyttöä osittain niin, että laivureille suunniteltaisiin harjoittelua myös näihin pilkottuihin tunteihin, kuten tähänkin asti on jo toimittu esimerkiksi yhteistoimintaharjoitusten osalta.

Työvuorojen vahvuuksien kasvatus erityisesti Rauman ja Meri-Porin asemilla purjehduskauden aikana yli palvelutasopäätöksen määrittelemän minimin on myös yksi vaihtoehto harjoittelun lisäämiseksi työvuorojen aikana. Tämä on kuitenkin hyvin haastava vaihtoehto, jota on jo kokeiltukin aika ajoin. Haasteeksi tässä muodostuu esimerkiksi se, että mikäli jollain muulla pelastuslaitoksen ympärivuorokautista pelastusvalmiutta tuottavalla paloasemalla tulee aamulla tai päivän aikana äkillinen sairaslomapoissaolo, sen aseman vahvuus täydennetään silloin ensisijaisesti jollekin muulle asemalle suunnitellusta ylimääräisestä vahvuudesta, koska tämä yksi tai useampi ylimääräinen henkilö on jo töissä tai tulossa aamulla töihin. Jo töissä olevan ylimääräisen vahvuuden liikutelu asemalta toiselle ei aiheuta enempää esimerkiksi ylityökustannuksia tai poikkeamia henkilöiden lepoajoissa. Lisäksi tähän vaihtoehtoon oman haasteensa luo työvoiman määrä ja erilaisista ylitöistä sekä vuoronvaihdosta aiheutuvat poikkeamat myös muiden työntekijöiden lepoajoissa.

Satakunnan pelastuslaitoksella ollaan tällä hetkellä lisäämässä useiden paloasemien vuorovahvuuksia siten, että vahvuudet ovat jatkossa 1+3 aiempien esimerkiksi 0+2 tai 0+3 vahvuuksien sijasta. Syynä tähän on aluehallintoviraston antama korjausmääräys pelastusryhmän määritelmän täyttymisessä kiireellisillä hälytystehtävillä vaadituissa toimintavalmiusajoissa. Haastatteluissa nousi yhtenä näkökulmana esiin myös tämän uuden henkilöstöresurssin hyödyntäminen harjoitusmahdollisuuksien järjestämiseksi työvuoroissa. Kyse on entisellä pienellä paloasemalla olevan uuden henkilöstöresurssin siirtämisestä Rauman tai Meri-Porin paloasemalle työvuoron aikana siksi aikaa, kun laivurit käyvät merellä harjoittelemassa. Nämä henkilöt olisivat silloinkin tarvittaessa käytettävissä oman varsinaisen asemapaikkansa isoihin tai vaativiin pelastustehtäviin viiveellä, kun päivystävä päällystöviranhaltija on tietoinen lyhytaikaisesta henkilöstöresurssin siirrosta. Asemilla, joilla vahvuutta ollaan tällä hetkellä nostamassa, on tähänkin asti toimittu pienellä vahvuudella, joten satunnainen muutaman tunnin vahvuuden pudotus näillä asemilla ei varmasti vaikuttaisi toimintaan ylitsepääsemättömästi. Samalla tavalla asiaa voisi ajatella myös Rauman ja Meri-Porin paloasemilla. Mikäli aseman vahvuus on hetkellisesti satunnaisesti alle palvelutasopäätöksen määritelmän minimin, todennäköisyydet siihen, ettei hälytystehtävän varsinkaan ensitoimenpiteistä selvitäisi normaalia pienemmällä vahvuudella ovat kuitenkin melko pienet, varsinkin nyt kun Meri-Porin paloasemankin vahvuus nousee isommaksi, sen lisäksi että hälytystehtäväkään ei välttämättä osu juuri harjoituksen kohdalle ollenkaan. Lisäksi onhan kaikilla pelastuslaitoksen paloasemilla työskentelevä henkilöstöresurssi käytettävissä pelastustoiminnan tehtäviin koko maakunnan alueella hälytystehtävilläkin tarvittaessa vaikkapa erityisosaamisen tai erityiskaluston osalta. Sen paloaseman vahvuus, josta resurssi lähtee kauemmas, tippuu alle palvelutasopäätöksen mukaisen minimin hetkellisesti tällöinkin.

Kävin opinnäytetyöhön liittyen tutustumassa Keski-Suomen pelastuslaitoksella venetoiminnan harjoitteluun simulaattorin avulla. Toimintaa minulle esitteli Keski-Suomen pelastuslaitoksen palomies Jari Niutanen, joka on ollut muun muassa mukana laatimassa Keski-Suomen pelastuslaitoksen venetoimintaohjetta. Keski-Suomen pelastuslaitoksella on kaksi StormWind-simulaattoria, jotka on tarkoitettu navigoinnin harjoitteluun. Keski-Suomen pelastuslaitoksella on saatu hyviä kokemuksia simulaattoriharjoittelusta esimerkiksi koulutuksessa olevan laivaväen koulutuksen sekä esimerkiksi talviaikaan tapahtuvan navigointiharjoittelun osalta. Simulaattorilla harjoittelu mahdollistaa sen, ettei harjoitusta tekevä henkilö ole pois työvuoron vahvuudesta harjoituksen aikana, joten hän on käytettävissä hälytystehtäviin välittömästi. Lisäksi simulaattorilla aluksille tapahtuvat vahingot navigoinnin virheiden osalta eivät aiheuta tietenkään oikeisiin aluksiin tai oikeille henkilöille vahinkoja, joten virheiden kautta oppiminen etenkin uusille koulutuksessa oleville on turvallista simulaattorin avulla.

Satakunnan pelastuslaitoksella työvuorojen paloasemilla on paljon mahdollisuuksia suunnitella oman työvuoronsa koulutuksia sekä koulutuksien sisältöä ja ajankohtaa. Esimerkiksi karttarhjoit-

tuksena toteutettavia navigointiharjoituksia olisi mahdollista toteuttaa johdetusti paloasemilla talvis-aikaan sekä avovesikaudellakin aluksen käyttöön liittyviä harjoituksia voi tehdä meriasemalla kuten tähänkin asti on tehty. Haastatteluissa nousi selvästi esille, että harjoituksilla pitäisi aina olla kuitenkin selkeä tavoite ja johdettu sisältö.

Kun tarkastellaan edellä mainittujen vaihtoehtojen mukanaan tuomia haittoja, pitää kuitenkin muistaa se, että harjoittelu meritoiminnan osalta siten, että harjoitus tiputtaa esimerkiksi vahvuutta työvuorossa hetkellisesti olisi satunnaista ja edelleen yhteen työvuoroon kohdistuen melko harvinaista. Varsinkin silloin haitat esimerkiksi satunnaisen lyhytaikaisen vahvuuden laskun osalta näkyisivät todella harvoin, kun mahdollisuuksia hyödynnettäisiin monipuolisesti ja siten ettei käytettäisi vain esimerkiksi yhtä mallia harjoitusmahdollisuuksien järjestämiseksi. Lisäksi erityisten suorituskäytännöiden kuten vesisukellusvalmiuden kärsiminen näinä satunnaisina kertoina olisi myös harvinaista yhteen työvuoroon kohdistuessaan. Näiden mallien hyödyntäminen harjoittelumahdollisuuksien lisäämiseksi aiheuttaisi varmasti pieniä riskejä toimintavalmiuden osalta satunnaisesti lyhyeksi ajaksi, mutta kun otetut riskit ovat hallittuja jonkin tarkoituksenmukaisen päämäärän saavuttamiseksi, hallitut riskit ovat silloin perusteltuja. Tässäkin asiassa päämääränä on meritehtävien turvallisempi ja varmempi suorittaminen.

7.3 Perusteita harjoittelutarpeelle

Merellä merenkulkijaa uhkaavat lukuisat vaarat. Näitä ovat esimerkiksi nopeasti huonoiksiin muuttuvat sääolosuhteet kuten kova tuuli ja aallokko tai sakea sumu, pimeys, pinnan alla alusta ja sen henkilöstöä uhkaavat vaarat kuten matalikot ja karikot tai henkilön joutuminen veden varaan. Kova tuuli ja aallokko voivat aiheuttaa alukselle ja sen miehistölle vaaraa, mikäli alus ei ole riittävän merikelpoinen näihin olosuhteisiin. Kovan tuulen ja aallokon aiheuttamia vaaroja ovat esimerkiksi aluksen kaatuminen, täyttyminen vedellä tai aluksen hallinnan menettäminen. Pimeys tai sumu saattavat johtaa eksymiseen ja sitä kautta erilaisiin törmäyksiin esimerkiksi toisen aluksen tai kiinteän esineen kuten kariin tai merimerkkiin näkyvyyden ollessa huono. Pinnan alla alusta ja sen miehistöä uhkaavat matalikot ja karit voivat johtaa aluksen uppoamiseen pohjakosketuksen seurauksena. Täten henkilöstöllä on vaara joutua vedenvaraan, mikäli törmäys on riittävän raju ja aluksen runko ei kestä törmäystä. Aluksista on aina mahdollista pudota veden varaan laidan yli erilaisten kompastumisien, horjahdusten tai osumien seurauksena. Veden varaan pudotessaan on myös mahdollista lyödä esimerkiksi päänsä aluksen kylkeen tai kaiteisiin siten, että menettää tajuntansa. Veden varassa ihmistä uhkaavat esimerkiksi hukkuminen ja hypotermia.

Alusten runkoja ei ole suunniteltu kestävänsä rajuja törmäyksiä esimerkiksi kariin tai toiseen alukseen kovalla nopeudella. Lisäksi varsinkin pelastuslaitosten käyttämissä työveneiden tapaisissa aluksissa on erilaisia hydraulikkatoimisia puomeja ja keulaportteja, jotka voivat aiheuttaa niiden

käyttäjille vaaraa samalla tavalla kuin esimerkiksi teollisuushalleissa olevat vastaavat asiat, esimerkiksi käden puristukseen jääminen. Nykypäivän alukset ovat täynnä tekniikkaa, joka saattaa aiheuttaa aluksella myös tulipalon. Tulipalon vaarat uhkaavat alusten käyttäjiä samalla tavalla kuin maisakin. Erikoisuutena kuitenkin on ympärillä oleva vesistö, jonka varaan joutuminen tahtomattaan on aina riski. Tekniikan pettäminen luo myös omat riskinsä esimerkiksi ohjailukyvyyn menettämisenä tai moottoreiden hajoamisena, minkä jälkeen alus olisi niin sanotusti tuuliajolla ja sen törmäämistä muihin ei pystyttäisi omatoimisesti kokonaan välttämään.

Vaikka merenkulku ja alukset ovat vuosisatojen saatossa kehittyneet todella paljon turvallisempaan suuntaan, kaikkia vaaroja ei kuitenkaan millään ole pystytty tekniikan kehittyessä poistamaan. Tekniikan kehittyminen on tuonut myös omat uudet riskinsä merenkulkijoita uhkaaviin vaaroihin, jolloin perinteisiä menetelmiä esimerkiksi navigoinnin osalta ei voida kuitenkaan kokonaan unohtaa. Vaikka navigointiin huonoissa sääolosuhteissa on käytettävissä nykyään lukuisia erilaisia teknisiä apuvälineitä kuten tutkia ja karttaplottereita, niiden toiminnasta ei ikinä pystytä täysin varmistumaan. Ne ovat teknisiä laitteita, jotka voivat lakata toimimasta milloin vain. Pelastusliivit ovat nykyään parempia kuin ennen, mutta nekään eivät estä kokonaan veden varaan joutumista. Alusten rungot ovat nykyään kestävimpiä kuin ennen, mutta kaikkea rungot eivät vielä nykyäänkään kestä, eikä niiden kuulu kestääkään. Lisäksi erilaisia teknisiä apuvälineitä on osattava käyttää asianmukaisesti, jotta niistä saadaan tarvittava hyöty irti esimerkiksi turvallisuuskulmaa ajatellen.

Asianmukaisella harjoittelulla pyritään välttymään erilaisilta onnettomuuksilta ja varmistumaan siitä, että aluksia ja niissä olevia teknisiä apuvälineitä osataan tarvittaessa käyttää. Asiaa voidaan ajatella täysin samalla tavalla kuin esimerkiksi erilaisia pelastussukellustehtäviä suorittaessa. Näitä erityistä vaaraa aiheuttavia tehtäviä on harjoiteltava, jotta tehtävä osataan suorittaa se kohdattaessa turvallisesti ja turvallisuutta parantavia välineitä ja varusteita osataan käyttää oikein. Harjoittelun tulisi olla myös säännöllistä, jotta olemassa olevat taidot pysyvät yllä.

Harjoittelun tärkeys menestyksellisessä suorittamisessa on todistettu Chicagon yliopiston kasvatus-tieteen professorin Benjamin Bloomin tekemissä tieteellisissä tutkimuksissa, joissa hän on todistanut, että kaikki hänen tutkimuksissaan jossain asiassa menestyneet henkilöt olivat harjoitelleet asiaa intensiivisesti asialle omistautuneiden opettajien avulla. Bloomin tutkimuksissa käy myös ilmi, että harjoitusten laatu ja määrä ovat olleet keskeisimpiä tekijöitä eri ihmisten saavuttaman asiantuntemuksen tasossa. Bloom onkin todennut, että asiantuntijoita tehdään, niitä ei synny valmiina. (Ericsson, Prietula ja Cokely 2007.) Nämä Bloomin tekemät tutkimukset on koottu julkaisuun nimeltä *The Cambridge Handbook of Expertise and Expert Performance*, jonka on julkaissut Cambridge University Press vuonna 2006. Nämä tosiasiat harjoittelun tärkeyteen liittyen todistavat myös sen, että kukaan ei ole valmis johonkin tehtävään pelkän koulutuksen jälkeen, vaan asiantuntemuksen saavuttaminen vaatii riittävää harjoittelua riittävän usein.

Pelastuslaitosten historiassa on tapahtunut ikäviä onnettomuuksia toimittaessa vesillä. Näistä viimeisin pelastuslaitoksen alukselle tapahtunut onnettomuus on Pohjanmaan pelastuslaitoksen aluksen karilleajo ja uppoaminen Vaasan edustalla pimeässä 24.10.2020 (kuva 9). Alus oli matkalla ensihoitotehtävään avustaan ensihoitoa. Kyydissä oli kaksi palomiestä, jotka toimivat aluksen miehistössä, sekä kaksi ensihoitajaa, jotka olivat aluksessa matkustajia. Onnettomuus johtui navigointivirheestä, jonka johdosta alus sai pohjakosketuksen ja upposi. Onnettomuuden tutkinnassa todettiin, että aluksen miehistönä toimineet palomiehet olivat saaneet harjoitella tehtäviään aluksen miehistössä lähinnä hyvällä säällä kesäisissä olosuhteissa. Harjoitusten sisältöjä ei oltu myöskään dokumentoitu. Lisäksi tutkinnassa todettiin, että aluksen omistajana pelastuslaitos ei tiedostanut kaikkia sille kuuluneita laivaisännän vastuita ja velvollisuuksia, miehistön koulutus oli puutteellista ja alus ei ollut teknisesti kunnossa. Onnettomuuden tutkinnan seurauksena Onnettomuustutkintakeskus muun muassa suositteli, että sisäministeriö antaisi määräyksen pelastuslaitosten alustoiminnasta ja laatisi siihen liittyvää ohjeistusta. (M2020-03 Paloveneen FIRRP1083 pohjakosketus ja uppoaminen Vaasan edustalla 24.10.2020 2021.)



Kuva 9. Ilmatyynyaluksesta otettu kuva Vaasan edustalla tapahtuneesta Pohjanmaan pelastuslaitoksen aluksen uppoamisesta ennen miehistönjäsenten sekä matkustajien pelastamista (Länsi-Suomen Merivartiosto)

Sisäministeriö on suositukseen jo osittain vastannutkin. Pelastuslaitosten alusten käyttöön ja niitä koskevien pätevyyskirjojen hankkimiseen on tullut uusi menetelmä, jota tässäkin opinnäytetyössä on aikaisemmin avattu. Pelastuslaitoksen toimenpiteitä edellä mainitun onnettomuuden tapahtumisen jälkeen tiedusteltiin sähköpostilla (6.2.2023) Pohjanmaan pelastuslaitokselta palomestari Ismo Ojalalta. Ojala kertoi, että onnettomuuden jälkeen Pohjanmaan pelastuslaitos laati uuden venetoimintaohjeen, johon koottiin aikaisempien ohjeiden tietoja sekä päivitettiin erilaisia vaatimustasoja. Ennen tätä ohjetta tiedot olivat olleet turhan monessa paikassa. Lisäksi Pohjanmaan pelastuslaitoksella on kiinnitetty huomiota koulutusten tosiasialliseen järjestämiseen.

Pohjanmaan pelastuslaitoksen venetoimintaohjeessa (2022) on määritelty, että jokainen aluksen päälliköksi nimetty henkilö harjoittelee omalla pääveneellään vähintään 10 kertaa kesän aikana ja

muilla pelastuslaitoksen veneillä vähintään viisi kertaa kesän aikana. Ohjeessa on määritelty aihealueet, joita tulisi harjoitella kesän aikana sekä esimerkkisisältöjä eri aihealueiden harjoituksille. Lisäksi ohjeessa on määritelty, kuinka monta kertaa mitäkin aihealuetta tulisi harjoitella. Ohjeessa määriteltyjä harjoitteita ovat muun muassa pimeänavigointi, vesipelastus, ajo epämääräisillä vesillä, hälytystehtäviin lähtö ja ohjaamotekniikka. Ohjeessa on myös määritelty, että harjoituksista pidetään kirjaa ja niistä laaditaan etukäteen harjoitussuunnitelma.

Kymenlaakson pelastuslaitos käyttää meritoiminnassaan osittain samanlaista aluskalustoa kuin Satakunnan pelastuslaitos. Kymenlaakson pelastuslaitoksen laivureille suunnitellaan purjehduskausittain neljä jokaisen suoritettavaa harjoitusta (vs. palomestari Esa-Petteri Järvisalo, sähköpostiviesti 3.3.2023). Keski-Suomen pelastuslaitoksen venetoimintaohjeessa (2020) otetaan esimerkiksi harjoittelun lisäksi kantaa myös venetehtävillä ja niitä harjoiteltaessa päällä olevaan asianmukaiseen suojaruustukseen, mikä lisää tehtäviä ja harjoituksia suorittavien henkilöiden työturvallisuutta.

Etelä-Savon pelastuslaitoksen julkaisussa Pelastus- ja öljyntorjunta-aluksella työskentelyn perustoimintamallit (2020) on esitelty kattavasti, mitä kaikkea pelastuslaitoksen aluksilla työskentelevien tulisi osata. Julkaisua tutkiessa huomaa eri osaamisvaatimuksia olevan runsaasti ja toiminnan olevan hyvin monipuolista, aina pintapelastustehtävien suorittamisesta alusten hinaamiseen ja ympäristövahinkojen toruntaan asti, huomioiden tietenkin aluksen käsittelyn ja navigoinnin mukanaan tuomat omat osaamisvaatimuksensa. Julkaisua tutkiessa käy siis selväksi, että ylipäätään pelastuslaitosten aluksilla työskentely osana laivaväkeä on todella haastavaa. Tietotaidon ja osaamisen pitää olla monipuolista, oli kyseessä sitten aluksen päällikkönä toimiminen tai pelastusryhmän jäsenenä oleminen esimerkiksi pintapelastajan tai vesisukeltajan roolissa. Tämän julkaisun pohjalta on järjestetty myös Pelastus- ja öljyntorjunta-aluksella työskentelyn perustoimintamallien kurssia, joka antaisi lisää valmiuksia toimia osana Satakunnankin pelastuslaitoksen alusten laivaväkeä.

Suomen ympäristövahinkojen torjunnan kokonaisselvityksessä 2017–2025 (2018) on määritelty erilaisia tavoitetasoja pelastuslaitoksille ympäristövahinkojen torjunnan osalta merialueilla. Satakunnan pelastuslaitoksen osalta on määritelty, että Satakunnan pelastuslaitoksen tulisi kyetä torjumaan yhdessä muiden toimijoiden kanssa alueeltaan 20 000 tonnin suuruinen öljyvahinko estämällä sen leviäminen rantoihin sekä keräämällä se pois puomituksesta. Lisäksi Satakunnan pelastuslaitoksen tulisi kyetä ankkuroimaan omana työnään omalle alueelleen kolme kilometriä öljyvuomia 12 tunnin sisällä. Lisäksi asiakirjassa on määritelty, että jokaisen öljyntorjuntavelvollisen pelastuslaitoksen tulisi kyetä auttamaan naapuripelastuslaitoksia 24 tunnin aikana ankkuroimalla sinne meri- ja rannikkovuomia 10 kilometrin matkalle. Myös Satakunnan pelastuslaitos on sitoutunut näihin tavoitteisiin Öljyntorjuntasuunnitelmassaan vuosille 2020–2024. Kyse on melko suurista toimenpiteistä, joiden toteutuminen vaatii asianmukaisen kaluston lisäksi yhtä lailla asianmukaista harjoittelua, jotta oikean tilanteen tullen tavoite on ylipäätään mahdollista saavuttaa.

Pelastuslaitoksen alukset ovat melko kalliita, ja niistä löytyy jopa uusimmista erilaisia kolhuja. Haastatteluissa nousi esille, että vaikka koulutus ja harjoittelu meritoimintaan liittyen maksaa aivan varmasti, mutta niin myös maksaa näiden erilaisten kolhujen paikkailu, jotka ovat syntyneet harjoituksen puutteen vuoksi esimerkiksi laituriin törmätessä. Haastatteluissa korostettiin käyttäjien näkökulmasta myös sitä, ettei Meri-Porin meriaseman edustalla ei ole saariston suojaa, eli meriasemalta lähdettäessä alus saattaa joutua heti kovaan merenkäyntiin hankalissa olosuhteissa. Jos tämä tapahtuu hälytystehtävällä ja toimintaa ei ole harjoiteltu, on entistä suurempi riski siihen, että tehtävää ei saada suoritettua ainakaan turvallisesti loppuun.

Työturvallisuuslain 738/2002 10 § määrittää, että työnantajan tulee työn ja toiminnan luonne huomioon ottaen selvittää riittävän järjestelmällisesti työstä, työajoista, työtilasta, muusta työympäristöstä ja työolosuhteista aiheutuvat haitta- ja vaaratekijät sekä arvioida niiden merkitys työntekijöiden turvallisuudelle ja terveydelle, mikäli niitä ei voida poistaa. Saman lain 11 § määrittelee, että jos työn vaarojen arvioinnin perusteella työstä aiheutuu erityistä tapaturman tai sairastumisen vaaraa, työtä saa silloin tehdä vain työhön pätevä ja henkilökohtaisten edellytystensä puolesta työhön soveltuva työntekijä, eli meritoimintaa ajatellaan asianmukaisen koulutuksen saanut henkilö. 14 §:ssä määrittää, että työnantajan on annettava työntekijälle riittävät tiedot työn vaaratekijöistä sekä huolehdittava siitä, että jokainen työntekijä perehdytetään työhönsä riittävästi, työssä käytettäviin välineisiin sekä turvallisiin työskentelymenetelmiin. Lisäksi työntekijälle on annettava opetusta ja ohjausta työn aiheuttamien vaarojen estämiseksi sekä vaaran välttämiseksi eli perehdytystä ja harjoitusta omaan tehtäväänsä, varsinkin kun siihen liittyy merenkulun vaarat.

8 POHDINTA

8.1 Tavoitteen saavuttaminen ja tulosten hyödynnettävyys

Jotta opinnäytetyön tekeminen olisi mielekästä ja lopputulos on tarkoituksenmukainen, tulee aiheen olla tekijälle mielekäs. Aiheen tulee herättää opinnäytetyön laatijassa kiinnostusta, ja hänellä tulee olla aidosti halua syventyä aiheeseen. Monesti opetuksessa sanotaankin, että opinnäytetyön laatiminen on tutkinnon ainut vaihe, jossa työn mielekkyyteen saa vaikuttaa itsenäisesti aihevalinnalla. Minulle tärkeintä aiheen valinnassa oli se, että aihe kiinnostaisi minua ja saisi minut uppoutumaan sen syövereihin. Omalta osaltani aihevalinta oli lähes täydellinen. Eri viranomaisten toiminta merellisessä ympäristössä on kiinnostanut minua aina, mutta en osannut edes ajatella, että voisin yhdistää tämän opinnäytetyön aiheen tähän kiinnostuksen kohteeseen. Näin jälkikäteen ajatellen aihe soveltuu pelastusalan päällystötutkinnon (AMK) opinnäytetyöhön hyvin, sillä aihe vaatii perehtymistä työturvallisuuteen ja sen ymmärtämistä, mikä on päällystön tehtävissä työskennellessä tärkeää. Lisäksi mikäli tekemäni työ johtaa kehitykseen Satakunnan pelastuslaitoksella meritoiminnan harjoittelun osalta, kaikki se on vain positiivista.

Ohjaavan opettajan ja työn tilaajan yhdyshenkilön kanssa tehtävä yhteistyö tulee olla saumatonta, jotta työ on onnistunut, varsinkin kun työ laaditaan työnantajalle. Omalla kohdallani molemmat henkilöt ja heidän valintansa tehtäviin olivat tarkoituksenmukaisia ja yhteistyö heidän kanssaan toimi minun näkökulmastani hyvin. Omasta puolestani olisin voinut olla aktiivisempi molempien suuntaan jo esimerkiksi haastatteluista valmistellessani. Nyt tiivein yhteydenpito tapahtui opinnäytetyöraporttia kirjoittaessani.

Tässä opinnäytetyössä oli tavoitteena selvittää Satakunnan pelastuslaitoksella työskentelevien kotimaanliikenteen laivureiden tämänhetkinen meritoiminnan tehtävien sekä pelastus- ja öljyntorjuntalusten päällikkönä toimimisen harjoittelun määrä ja tilanne, perustella harjoittelutarvetta ja harjoittelumahdollisuuksien lisäämistä sekä antaa kehitysehdotuksia harjoittelumahdollisuuksien järjestämiseksi jatkossa yhä useammin. Saavutin mielestäni opinnäytetyölle asettamani tavoitteet melko hyvin, koska sain dokumentoitua kokemukset todellisista harjoittelumääristä ja sain luotua useita vaihtoehtoja harjoittelumahdollisuuksien järjestämisen osalta, mutta parempaankin olisin varmasti pystynyt. Olisin voinut kerätä tietoa enemmän myös muilta meripelastusvalmiutta tuottavilta toimijoilta kuten Rajavartiolaitokselta tai meripelastusseuralta. Olisin voinut myös perehtyä enemmän kirjallisuuteen, jossa merenkulun haastavuutta perustellaan, mutta tällä kertaa päädyin perustelemaan merenkulun haastavuutta lähinnä omien kokemusteni ja haastatteluista tehtyjen johtopäätösten avulla. Halusin kuitenkin eniten tuoda työssäni esiin laivurin työtä tekevien henkilöiden omat kokemukset, joten jouduin jo ilman näitä muitakin lähteitä rajaamaan osan käytettävästä lähdemateriaalista pois, sillä materiaalia kertyi paljon. Tämä oli yksi haastavimmista asioista työtä laatiessani.

Katson kuitenkin, että opinnäytetyö vastaa asettamiini tutkimuskysymyksiin ja tulokset ovat hyödynnettävissä Satakunnan pelastuslaitoksella, mikäli niiden hyödyntämiseen on olemassa halua. Suoraan käyttöön otettaviksi tulokset eivät kuitenkaan sellaisinaan sovellu, koska opinnäytetyössä ei ole huomioitu esimerkiksi taloudellista puolta, mutta pienellä jatkojalostuksella tulokset ovat varmasti hyödynnettävissä. Toivonkin, että opinnäytetyöni johtaa kehitykseen Satakunnan pelastuslaitoksella ja miksei jopa valtakunnallisesti asian tiimoilta, koska tällaisella mallilla jatkettaessa näen tilanteen melko huonona, kuten näkee moni muukin. Tämänhetkisen tilanteen tiedostamisesta eri portaissa asia ei varmasti jää kiinni haastatteluista hankkimieni kokemusten perusteella.

8.2 Jatkotutkimusaiheet

Opinnäytetyön laatimisen aikana nousi esille useita jatkotutkimusaiheita. Kaikista tärkeimpänä jatkotutkimusaiheena pidän kuitenkin aihetta, joka nousi esiin melkein jokaisessa tekemässäni haastattelussa. Kyseessä on pelastuslaitoksen aluskaluston soveltuvuus niillä hoidettaviin tehtäviin sekä se, millainen aluskalusto näihin tehtäviin soveltuisi parhaiten. Varsinkin nyt kun Öljysuojelurahastosta ei saa enää avustuksia alushankintoihin ja osa pelastuslaitoksen aluskalustosta on tullut käyttökänsä päähän, aihe olisi erittäin ajankohtainen.

Muina tärkeinä jatkotutkimusaiheina näkisin meritoimintaohjeen tarpeen ja sen sisällön selvittämisen sekä sellaisen laatimisen. Näkisin, että asiakirjassa tulisi olla koottuna ohjeistusta meritoimintaan, eritoten sen harjoitteluun, meritehtävillä toimimiseen ja meritehtävien työturvallisuuteen liittyen. Lisäksi Satakunnan pelastuslaitoksen meritoiminnasta vastaamista tulisi tarkastella mielestäni uudestaan. Olisiko tarkoituksenmukaista, että pelastuslaitoksella olisi yksi päällystöviranhaltija, jonka tehtävänä olisi vastata meritoiminnasta kokonaisuutena ja hänellä olisi asiaan tosiasiallisesti työaika käytettävissä? Entä missä virassa toimiva henkilö on Satakunnan pelastuslaitoksella tosiasiallinen laivaisäntä määräysvaltansa puitteissa?

8.3 Opinnäytetyöprosessi

Pelastusalan päällystötutkinnon (AMK) suorittamiseen kuuluu luonnollisena osana kuten muissakin ammattikorkeakoulututkinnoissa 15 opintopisteen laajuisen opinnäytetyön laatiminen. Monesti sanotaan, että opinnäytetyön aiheen päättäminen on vaikein osuus. Pystyn vahvistamaan tämän omalta kohdaltani. Kun aloitin tutkinnon suorittamisen elokuussa 2020, opinnäytetyö ja sen aihe tuntuivat hyvin kaukaisilta asioilta. Kun opintojen edetessä aloin pohtimaan opinnäytetyön aihetta, aiheen valinta tutui kovin vaikealta ilman kattavaa pelastusalan kokemusta ja tietämystä.

Pääsin jo ensimmäisellä kesälomalla vuonna 2021 töihin kotimaakuntani pelastuslaitokselle Satakuntaan ja vielä kotikaupunkini paloasemalle, Rauman paloasemalle. Rauma on merihenkkinen kaupunki, ja raumalaiset ovat merihenkisiä, joten myös minä ja moni muu paloasemalla työskentelevä on merihenkkinen ihminen. Työllistyin kesälomalla vuonna 2022 niin ikään Rauman paloasemalle, ja

siinä vaiheessa opinnäytetyön aihe alkoi jo todella mietityttää. Päätin kysyä töissä silloiselta esimiehelläni aluepalopäällikkö Juha Suonpäältä, olisiko Satakunnan pelastuslaitoksella tarvetta opinnäytetyölle jostakin aiheesta. Hän ehdotti, että jos laatisin opinnäytetyön Satakunnan pelastuslaitoksen meritoiminnasta, koska siihen minulla olisi annettavaa harrastuneisuuteni pohjalta ja katsoin toimintaa niin sanotusti tuoreilla silmillä. Tällöin keskusteltiin ensimmäisen kerran siitä, että laivurien harjoittelumahdollisuudet eivät ole asianmukaiset. Myöhemmin kesän aikana suunniteluun kutsuttiin mukaan Rauman paloaseman aluskalustosta vastaava laivaisäntä asemamestari Marko Toivio sekä Meri-Porin paloaseman aluskalustosta ja merellisten ympäristövahinkojen torjunnasta vastaava tekninen päällikkö Markku Rintala, joka toimi silloin vielä Meri-Porin asemamestarin tehtävässä. Pidimme neljästä aloituspalaverin elokuussa 2022 ja päädyimme siihen, että opinnäytetyö tulisi koskemaan laivureiden harjoittelumahdollisuuksien selvittämistä sekä pitkäkestoisen merellisen pelastustehtävän resursoimista. Pelastuslaitoksen yhteyshenkilöksi päätettiin luonnollisesti Markku Rintala, sillä hänellä oli tästä joukosta parhaat tiedot ja taidot Satakunnan pelastuslaitoksen meritoiminnasta.

Esittelin opinnäytetyösuunnitelmani opinnäytetyöseminaarissa 3.10.2022. Tätä ennen olin suunnitellut aihetta syksyn 2022 aikana sekä tiedustellut, ketkä kaikki laivurit olisivat halukkaita osallistumaan haastatteluihin. Suunnitelman esitellessäni työn nimenä oli ”Merellinen toimintavalmius Satakunnan pelastuslaitoksella”. Työssä oli tarkoitus olla kaksi osiota: laivureiden harjoittelutarpeen perusteleminen sekä pitkäkestoisen merellisen pelastustehtävän resursoiminen.

Jo suunnitelmaa esitellessäni opiskelijakollegat sanoivat, että aihetta pitää rajata lisää, muutoin se olisi liian laaja ammattikorkeakouluopinnäytetyöksi. Melko pian päädyin samaan. Sekä opinnäytetyön ohjaajan että pelastuslaitoksen yhteyshenkilön kanssa käytyjen keskustelujen jälkeen päädyimme yksimielisesti siihen, että aihe rajataan koskemaan vain laivureiden harjoittelutarpeiden perustelua sekä harjoittelumahdollisuuksien selvittämistä. Merellisen pitkäkestoisen pelastustehtävän resursoiminen jäi siis aiheesta kokonaan pois, sillä se on niin laaja aihe, että siitä saisi yhden kokonaisen toisen opinnäytetyön.

Tein haastattelut talven 2022–2023 aikana pääosin paikan päällä paloasemilla kahta asiantuntija-haastattelua lukuun ottamatta. Kirjalliseen materiaaliin tutustuin kevään 2023 aikana. Itse työn kirjoitin maalisi- ja huhtikuun 2023 aikana kokopäivätyön ja 100 % työajan sekä muutamien koulupäivien ohella.

8.4 Oma oppiminen

Tätä opinnäytetyötä oli mielenkiintoista tehdä, sillä aihe oli minulle erittäin mielenkiintoinen harrastuneisuuteni vuoksi. Olen aina halunnut päästä syventymään meripelastustoimintaan, minkä tämä opinnäytetyö todella tarjosi. Haastatteluihin valmistautuessa sekä opinnäytetyöraporttia kirjoittaessani uppouduin monesti meritoiminnan saloihin niin, etten edes huomannut ajan kulkua.

Perehdyin opinnäytetyötä laatiessani lukuisiin merenkulkua ohjaaviin lakeihin, jotka luovat pohjan pelastuslaitostenkin merenkululle. Näihin lakeihin oli kohtuullisen työlästä tutustua, sillä merenkulun ohjaamiseen on laadittu useita eri säädöksiä ja jopa toisiaan osittain koskettavat merenkulun asiat saattavat löytyä eri säädöksistä, toisin kuin pelastustoimen lainsäädännössä, jossa toimintaa ohjaavat säädökset ovat keskitetty muutamaan lakiin ja asetukseen. Tämä opetti minulle kuitenkin valtavasti, sillä en ole aikaisemmin huviveneilläni joutunut tutustumaan näin laajasti merenkulun lainsäädäntöön. Näihin säädöksiin perehtyminen antaa minulle varmasti valmiuksia osallistua esimerkiksi pelastuslaitosten meritoimintaa koskeviin keskusteluihin ja luo minulle erikoisosaamista alalle. Merenkulun lainsäädäntö on suurimmalle osalle pelastuslaitosten työntekijöistä vierasta, koska se ei tietenkään kosketa kaikkia pelastuslaitoksilla työskenteleviä eikä asiaan syvennytä pelastusalan ammatillisessa koulutuksessakaan käytännössä lainkaan. Merenkulun lainsäädäntöön perehtyessäni pääsin luonnollisesti myös perehtymään pelastustoimen omaan lainsäädäntöön meritoiminnan osalta. Aihetta ei myöskään käsitellä liikaa alan ammatillisessa koulutuksessa ja sen takia myös se on monelle alan ammattilaiselle vierasta.

Toisena keskeisimpänä oppimiskokemuksena koen sen, että sain laivurin työtä käytännössä tekeville henkilöiltä äärettömän arvokasta näkemystä ja kokemuserusteista tietoa Satakunnan pelastuslaitoksen meritoiminnasta. Näitä äärettömän arvokkaita ja käytännönläheisiä havaintoja ei saa tietoonsa muuten kuin heiltä itseltään kysymällä, varsinkaan kun ei ole laivurin työtä itse tehnyt. Uskon laivureiden haastatteluiden kautta opittujen asioiden vievän minua eteenpäin pelastusalan päällystön tehtävissä varsinkin, kun puhutaan meritoiminnasta, sillä tiedän, mitä työtä käytännössä tekevät ovat ajatelleet asioista ja miten eri asiat ovat vaikuttaneet heidän työhönsä heidän omasta mielestään. Lisäksi näiden haastatteluiden aikana opin arvostamaan käytännön työtä tekevien henkilöiden kokemuksen kautta hankittua osaamista ja näkemystä. Sen myötä ajatusmaailmani siitä, että päällystötasolla päätöksiä tehdessä pitää kuunnella niitä henkilöitä joita asia suoranaisesti koskettaa vain vahvistui.

Vastuuhenkilöitä haastatellessani opin katsomaan meritoimintaa osana Satakunnan pelastuslaitoksen kokonaisuutta. Vastuuhenkilöiden haastattelut kehittivät omaa ajatusmaailmaani eritoteen kokonaisvaltaisesti ajattelevana päällystöviranhaltijana. Opin vastuuhenkilöiden haastatteluissa myös paljon pelastustoimessa käytössä olevasta poikkeusluvan mukaisesta työaikarytmistä ja sitä tekevien henkilöiden työajan suunnittelusta sekä työajan käytöstä. Asia ei ole sen osalta lainkaan niin helppo kuin äkkiseltään voisi kuvitella.

Opin opinnäytetyötä laatiessani tieteellisen tutkimuksen tekemisestä paljon, omasta mielestäni eniten haastattelututkimusten toteuttamisesta. Etenkin haastatteluihin valmistautumisen tärkeys ja laadukkaasti litteroinnin merkitys korostuvat näissä oppimiskokemuksissa. Koen opinnäytetyön laatimisen antaneen myös valmiuksia työelämään erilaisiin projekteihin, joiden tavoitteina on esimerkiksi luoda jokin ohje tai tehdä selvitys jostain asiasta.

8.5 Yhteenveto

Opinnäytetyön aihealuetta pohtiessa mieleen tulee useita ajatuksia ylipäättään pelastuslaitosten meritoiminnasta kokonaisuutena niin valtakunnallisella kuin paikallisellakin tasolla. Meritoiminta tuntuu olevan melko vierasta suurimmalle osalla pelastuslaitosten henkilöstöä, mutta joukossa on kuitenkin asiaan valtavasti perehtyneitä alan huippuammattilaisia. Paikallisesti asiaa pohtiessani opinnäytetyön näkökulmasta päällimmäisenä esiin nousi kuitenkin muutama asia.

Meritoiminnan harjoittelu ei ole ollut tähän asti asianmukaista eikä sitä ole ollut riittävästi Satakunnan pelastuslaitoksella. Harjoittelua on meritoiminnan luonteet ja haastavuus huomioon ottaen järjestettävä jatkossa entistä useammin ja harjoituksilla on oltava selkeä päämäärä ja tavoite, jotta niistä saadaan asianmukainen hyöty irti. Harjoittelumahdollisuuksien järjestäminen on osittain hankalaa, mutta kuitenkin mahdollista tietyin järjestelyin.

Koko meritoiminnan kokonaisuus olisi ohjeistettava kirjallisesti selkeämmin niin paikallisella kuin valtakunnallisellakin tasolla. Lisäksi paikallisesti meritoiminta saattaisi olla tarkoituksenmukaista vastuuttaa selkeästi yhdelle henkilölle, joka selkeyttäisi ja yhdenmukaistaisi käytäntöjä meritoiminnassa koko pelastuslaitoksen alueella. Henkilöllä tulisi myös olla tosiasiallisesti työaikaa meritoimintaan keskittymiseen, jotta järjestely olisi tarkoituksenmukainen.

LÄHTEET

Alastalo, M. & Vuori, J. 2021. Teoksessa Jaana Vuori (toim.) *Laadullisen tutkimuksen verkkokäsikirja*. Tampere: Yhteiskuntatieteellinen tietoarkisto. www-dokumentti. <https://www.fsd.tuni.fi/fi/palvelut/menetelmaopetus/kvali/laadullisen-tutkimuksen-aineistot/dokumentit/>. 25.3.2023.

Alueet ja infra 2023. www-dokumentti. <https://portofpori.fi/fi/porin-satama/alueet-ja-infra/>. 14.3.2023.

Asetus alusten katsastuksista 1123/1999.

Ericsson, A., Prietula, M. & Cokely, E. 2007. The Making of an Expert. www-dokumentti. <https://hbr.org/2007/07/the-making-of-an-expert>. 10.4.2023.

Günther, Kirsi & Hasanen, Kirsi 2021. Teoksessa Jaana Vuori (toim.) *Laadullisen tutkimuksen verkkokäsikirja*. Tampere: Yhteiskuntatieteellinen tietoarkisto. www-dokumentti. <https://www.fsd.tuni.fi/fi/palvelut/menetelmaopetus/kvali/laadullisen-tutkimuksen-prosessi/tutkimuksen-suunnittelu/>. 25.3.2023.

Hyvärinen, M., Suoninen, E. & Vuori J. 2021. Teoksessa Jaana Vuori (toim.) *Laadullisen tutkimuksen verkkokäsikirja*. Tampere: Yhteiskuntatieteellinen tietoarkisto. www-dokumentti. <https://www.fsd.tuni.fi/fi/palvelut/menetelmaopetus/kvali/laadullisen-tutkimuksen-aineistot/haastattelut/>. 25.3.2023.

Hädässä vesillä 2020. www-dokumentti. <https://112.fi/hadassa-vesilla>. 18.3.2023.

Hätäilmoitukset ja meriradioliikenne 2020. www-dokumentti. <https://raja.fi/hatailmoitukset-ja-meriradioliikenne>. 18.3.2023.

Jäsenyhdistykset 2023. www-dokumentti. <https://meripelastus.fi/meripelastusseura/jasenyhdistykset/>. 13.3.2023.

Kallio, Aku 2021. Teoksessa Jaana Vuori (toim.) *Laadullisen tutkimuksen verkkokäsikirja*. Tampere: Yhteiskuntatieteellinen tietoarkisto. www-dokumentti. <https://www.fsd.tuni.fi/fi/palvelut/menetelmaopetus/kvali/laadullisen-tutkimuksen-prosessi/litterointi/>. 25.3.2023.

Kansallinen riskinarvio 2023. Sisäministeriö. www-dokumentti. https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/164627/SM_2023_4.pdf?sequence=1&isAllowed=y. 17.3.2023.

Kotimaanliikenteen laivurinkirja. Satakunnan pelastuslaitos.

Laki aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä 1686/2009.

Laki laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta 1687/2009.

Laki liikenteen palveluista 320/2017.

Laki Pelastustoimen järjestämisestä 613/2021.

Laki sähköisen viestinnän palveluista 917/2014.

Laki viranomaisten toiminnan julkisuudesta 621/1999.

Liikennetilastot 2022. www-dokumentti. <https://portofrauma.com/wp-content/uploads/2023/01/Liikennetilasto-1.1.-31.12.2022.pdf>. 14.3.2023.

LSAVI/170712022. Päätös. Aluehallintovirasto.

Länsi-Suomen Merivartiosto 2020. www-dokumentti. <https://raja.fi/lansi-suomen-merivartiosto>. 13.3.2023.

Länsi-Suomen Merivartioston ja länsirannikon pelastuslaitosten yhteistoimintasuunnitelma 2019.

Merilaki 674/1994.

Meripelastuslaki 1145/2001.

Meri ja Saaristo 2023. www-dokumentti. <https://www.visitrauma.fi/nae-koe/meri-ja-saaristo/>. 15.3.2023.

Merenkulkualan perustutkinto 2019. Opetushallitus.

Merenkulun pätevyyskirjat 2023. www-dokumentti. <https://www.traficom.fi/fi/liikenne/merenkulku/merenkulun-patevyyskirjat>. 30.10.2022.

Monialaisiin merionnettomuuksiin varautumisen yhteistoimintasuunnitelma 2022. Rajavartiolaitos.

M2020-03 Paloveneen FIRRP1083 pohjakosketus ja uppoaminen Vaasan edustalla 24.10.2020.

Onnettomuustutkintakeskus 2021. www-dokumentti. <https://turvallisuustutkinta.fi/fi/index/tutkintaselostukset/vesiliikenneonnettomuuskientutkinta/tutkintaselostuksetvuosittain/2021/m2020-03paloveneenfirrp1083pohjakosketusjappoaminenvaasanedustalla24.10.2020.html>. 10.4.2023.

Palvelutasopäätös 2021–2025. Satakunnan pelastuslaitos.

Perustuslaki 731/1999.

Pelastuslaki 379/2011.

Pelastus- ja öljyntorjunta-aluksella työskentelyn perustoimintamallit 2020. Etelä-Savon pelastuslaitos.

Satakunnan alueellinen riskinarvio 2018. Satakunnan maakunta ja Satakunnan pelastuslaitos.

Satakunta lukuina 2018. www-dokumentti. <https://satakunta.fi/info/tietopaketti-satakunnasta/satakunta-lukuina/>. 13.3.2023.

Selkämeren nähtävyydet 2023. www-dokumentti. <https://www.luontoon.fi/selkameri/nahtavyudet>. 15.3.2023.

Suomen ympäristövahinkojen torjunnan kokonaisselvitys 2017–2025. Ympäristöministeriö 2018.

Suomi – Saarten ja vetten maa 2015. Työ- ja elinkeinoministeriö. www-dokumentti. https://mmm.fi/documents/1410837/1948019/Suomi_Saarten_ja_vetten_maa_esite_suomi.pdf/. 15.3.2023.

TRAFICOM/73016/05.01.18.00/2021. Päätös. TRAFICOM.

Työturvallisuuslaki 738/2002.

Valtioneuvoston asetus pelastustoimesta 407/2011.

Vesiliikennelaki 782/2019.

Venetoimintaohje 2020. Keski-Suomen pelastuslaitos.

Venetoimintaohje 2022. Pohjanmaan pelastuslaitos.

Väylämaksulaki 1122/2005.

Öljyntorjuntasuunnitelma vuosille 2020–2024. Satakunnan pelastuslaitos.

Öljyntorjuntaveneen hankintaohje 2011. Suomen ympäristökeskus.

204498/03.04.01/2020. Määräys. TRAFICOM.