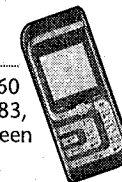


KOTIMAA

Turun Sanomat, uutisosasto,
Kauppiaskatu 5, PL 95, 20101 Turku,
(02)269 3260, faksi: (02)269 3274,
sähköposti: ts.uutiset@turunsanomat.fi

LÄHETÄ UUTISVINKKISI

Soita uutishavaintosi ja juttuvinkkisi numeroon 02-2693 260 joka päivä klo 9-24 tai lähetä tekstiviestinä numeroon 16183, kirjoita viestin alkuun TS UUTISET ja tyhjän välilyönnin jälkeen vinkkisi. Tekstiviestin hinta 16 senttiä/160 merkkiä.



Merenkulun turvallisuuskulttuuri ilmailusta jäljessä

Jopa viidennes aluksista ei läpäise turvallisuustarkastuksia

Turun Sanomat
JUKKA PAINILAINEN

Merenkulun turvallisuuskulttuuri on 1990-luvun puolivälistä kehittynyt, mutta se on edelleen paikoin kehnoa. Ammattiliikenteessä olevista aluksista mahdollisesti jopa joka viides ei täytä alan keskeisiä säästöksiä.

- Arviolta 10–20 prosenttia aluksista ja varustamoista rikkoo määräyksiä. Kirkkaasti vaatimukset täyttäviä on saman verran, noin viidennes. Suomalaiset ovat turval-

lisuasioissa keskitasoa, kertoo tutkija **Jouni Lappalainen** Turun yliopistosta.

Lappalainen tekee väitöskirjaa turvallisuusjohtamisesta Turun yliopiston kulttuurimaantieteen oppiaineeseen. Tutkimuksen lähdeaineistona ovat kansainvälisen kirjallisuusvertailun lisäksi muun muassa haastattelut kotimaisilla aluksilla. Väitös valmistuu ensi vuoden lopulla. Merenkulun osalta tulosten suunta on jo selvillä.

- Merenkulussa ollaan turvallisuuden edistämässä ilmailua pe-

rässä, Lappalainen tulkitsee aineistoaan.

Edistystä on tapahtunut

Vertailukohtia voi hakea muualtakin kuin logistiikasta.

- Teollisuudessa yleisesti hyvänä tasona pidetään sitä, että jokainen työntekijä raportoi vaaratilanteista ja puutteista keskimäärin kerran vuodessa. Merenkulussa jäädyään alle puoleen siitä. Aluksilta tulee vain yksittäisiä ilmoituksia, hän sanoo.

Lappalaisen mukaan turvallisuusjohtamista aluksilla säätelevän ISM-koodin käyttöönotto oli merkittävä edistysaskel. Koodi astui voimaan EU:n sisäisessä liikenteessä vuonna 1996 ja koko maailmassa asteittain vuoteen 2002 mennessä. Pontimena olivat 1980-luvulla tapahtuneet lukuisat onnettomuudet. Itämerellä Estonian uppoaminen vaikutti ilmapiiriin voimakkaasti.

- ISM määrittä yllmän johdon vastuut, dokumentointivaatimukset ja kehitti varautumista riskeihin.

Henkilöstön turvallisuustietoisuus ja suhtautuminen ovatkin osaltaan sen ansiosta parantuneet, Lappalainen arvioi.

Tästä huolimatta koodin soveltaminen ontuu niin meillä kuin muuallakin. Lappalainen väittää, että koko turvallisuuskulttuurissa olisi parantamisen varaa.

- Merenkulussa on perinteisesti korkea riskinsietokyky, eivätkä merimiehet ole aloitteellisia turvallisuusasioissa. Tieto poikkeamista ei myöskään kerry kaikkien hyväksi edes Suomessa. Merenkululaitos

ei pidä yllä listaa virheistä ja puutteista, hän luettelee.

Suomalaisaluksilla hallitaan käytäntö

Lappalaisen tuomio on kuitenkin tutkimuksen tässä vaiheessa armollinen.

- Suhteellisen turvallisin mielin voi laivaan astua, mutta turvallisuusjohtaminen pitäisi nähdä työkaluna, ei pelkkänä sääntönä. Se tie on kuljettu loppuun. Paras olisi, että varustamot alkaisivat kehittää

sitä omista lähtökohdistaan, hän uskoo.

Lappalainen myöntää myös, että suomalaiset alukset ja varustamot todennäköisesti ovat edistyneempiä kuin kirjanpidosta voi päätellä.

- Meillä hoidetaan yleensä paremmin asioita kuin papereita ja ollaan käytännössä hyvin turvallisuusorientoituneita. Samoin suomalaisia merenkulun tarkastajia kiitellään usein kokonaisvaltaisesti näkemyksestä yksittäisten virheiden etsimisen sijaan, hän vakuuttaa.