

# Turvallisuusasenteet ovat merenkulussa parantuneet

Nyt kymmenen vuotta käytössä ollut ISM-turvallisuuskoodi on yksi, mutta ei ainoa syy.

**SEPPO HONKANEN**

**KOTKA.** Merenkulkijoiden asenteet turvallisuuskysymyksissä ovat parantuneet kymmenessä vuodessa. Vuonna 1998 otettiin käyttöön kansainvälinen ISM-koodi merenkulun turvallisuuden parantamiseksi.

Koodi ei silti yksinään ole vaikuttanut asenteisiin. Entiseen verrattuna työkuultuu-

ri on avoimempaa. Tiimityötä tehdään enemmän.

Parannettavaa on virheiden raportoinnissa, turvallisuuden mittareiden määrittämisessä ja tiedon kulussa.

Tiedot käyvät ilmi Suomenlahden meriliikenteen turvallisuustasoa selvittävästä Merenkulun turvallisuuskulttuurin kehittämis- eli Metku-hankkeesta.

**Organisaatio** laivoilla perustuu entistä enemmän luottamukseen ja tiimityöhön. Vaikka aluksen päällikkö on yhä kapteeni laivassa, hän kuuntelee ja luottaa alaisiinsa jakaen vastuuta.

– Turvallisuuteen vastuullisesti suhtautuva henkilöstö on aloitteellista. Tämä näkyy

muun muassa säännöllisissä turvallisuusharjoituksissa, sanoo tutkija **Jouni Lappalainen** Merenkulualan koulutus- ja tutkimuskeskuksesta Merikotkasta.

E erityisen tärkeinä pidetään määrääjain pidettäviä turvallisuusarviointeja, joissa henkilöstö ehdottaa parannuksia. Henkilöstö uskaltaa myös arvostella puutteita.

– **ISM-koodin** ansiosta varustamot ovat kehittäneet turvallisuusasioita, sanoo Lappalainen.

Hän on tehnyt hankkeessa muun muassa haastattelututkimusta merenkulun turvallisuusjohtamisjärjestelmistä lähtökohtina paitsi ISM-koodin myös Estonia-onnettomuuden

vaikutukset. Haastateltavat ovat edustaneet kuutta suomalaisvarustamoja ja noin 50 laivaa, joista osa on vieraiden lipujen alla.

Varustamoita on hänen mukaansa kolmenlaisia: ISM-koodia tehokkaasti noudattavia, toiseksi niitä, jotka rimaa hipoen noudattavat lakia ja kolmanneksi niin sanottu substandard-porukka.

– **Parannettavaa** on poikkeavien tapahtumien ja läheltä piti -tilanteiden raportoinnissa ja käsittelyssä. Virheistä oppiminen jää liian usein puolittihen. Lisäksi aluksen ja varustamon yhteydenpidossa on parantamista.

**Metku-hanke** selvittää mui-

denkin alojen turvallisuuden tunnuslukuja, joista voisi olla hyötyä merenkulussa.

Yksi malli tunnusteluista turvallisuusjohtamisessa on lentoliikenne, jossa välinpitämättömyydelle ei ole sijaa turvallisuusasioissa.

**Merenkulun** turvallisuustason määrittäminen on ongelmallista. Käytettävät turvallisuuden tunnusluvut ovat osittain puutteellisia. Lisäksi koko ongelmakehitys on vaikea hahmottaa. Merenkulkuun tarvitaan nykyhetken turvallisuustasoa ja tulevan kehityssuunnan mahdollisimman hyviä mittareita, koska turvallisuuden arviointi jälkikäteen ei riitä.

Esimerkiksi maantieliiken-

teessä työkaluja ovat havainnot ylinopeuksista ja rattijuopumuksista sekä niiden muutoksista.

**Merikotka**-tutkimuskeskuksen Metku-hankkeessa ovat Turun yliopiston Merenkulualan koulutus- ja tutkimuskeskus, Teknillinen korkeakoulu sekä Kymenlaakson ja Turun ammattikorkeakoulut.

Metku on osa Etelä-Suomen Eakr-ohjelmaa. EU:n, Euroopan aluekehitysrahaston pääosin rahoittaman hankkeen muita maksajia ovat Päijät-Hämeen liitto, Kotkan kaupunki ja Merikotkan yritysryhmän yritykset.

■ ISM code = International Safety Management code