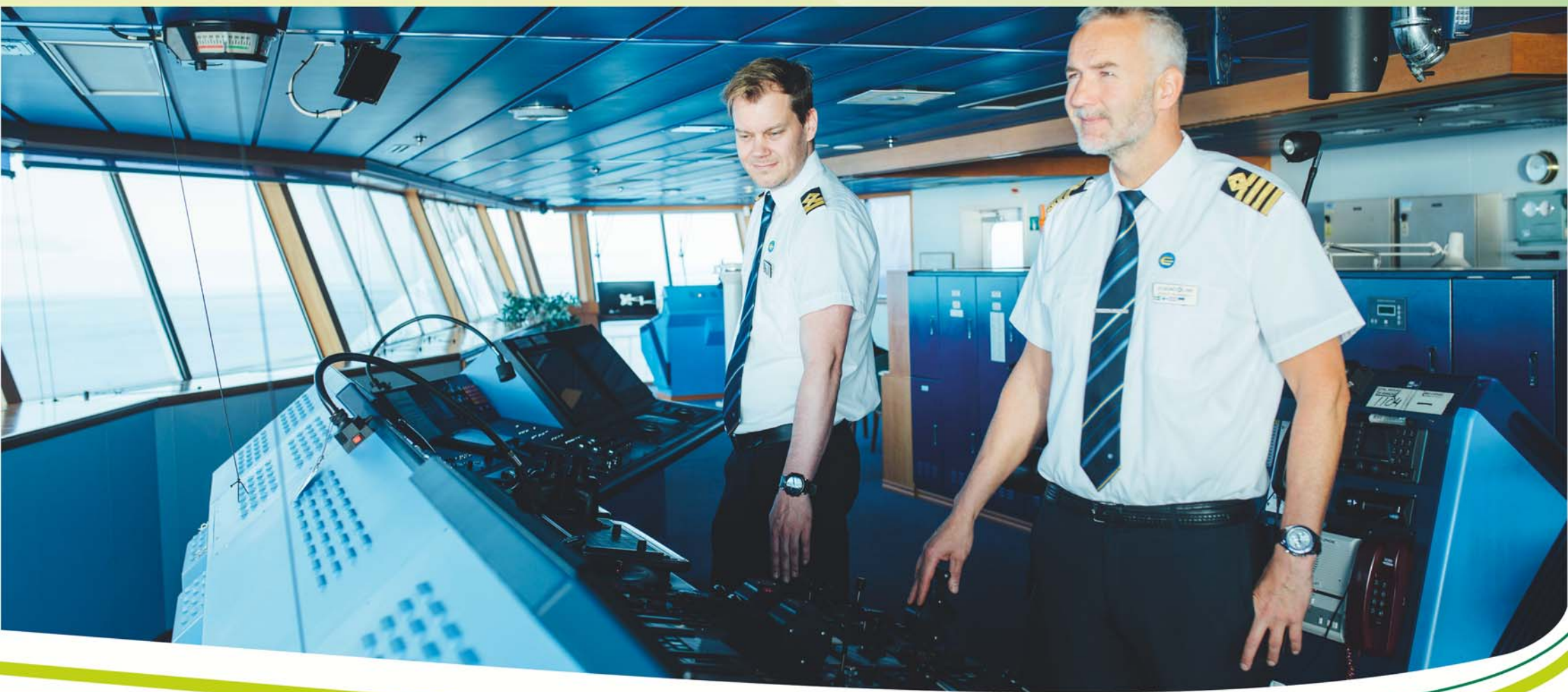




Merionnettomuudet 2016	3
Suomalaisille aluksille Suomen aluevesillä vuonna 2016 tapahtuneet onnettomuudet onnettomuusluokittain ja alusluokittain	5
Suomen aluevesillä vuonna 2016 tapahtuneet onnettomuudet onnettomuusluokittain ja alusluokittain	7
Suomalaisille aluksille vuonna 2016 tapahtuneet onnettomuudet onnettomuusluokittain ja alusluokittain	9
Merenkulun ja veneilyn turvallisuustavoitteiden seuranta 2016	11
Satamavaltiotarkastukset suomalaisiin aluksiin	13
Satamavaltiotarkastukset Suomessa	15
Satamavaltiotarkastukset	16
GOFREP- ja ÅTSS-alueiden raportointi 2015	18
Suomalaisten alusten katsastukset	20
VTs-poikkeamaraportointi 2015	21

Merionnettomuudet 2016

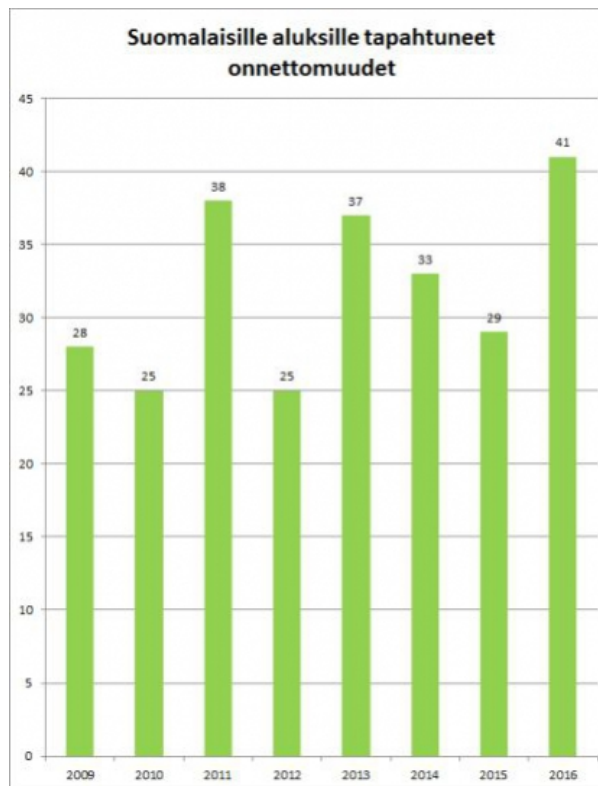


VUONNA 2016 TILASTOLLISESTI PALJON ONNETTOMUUKSIA

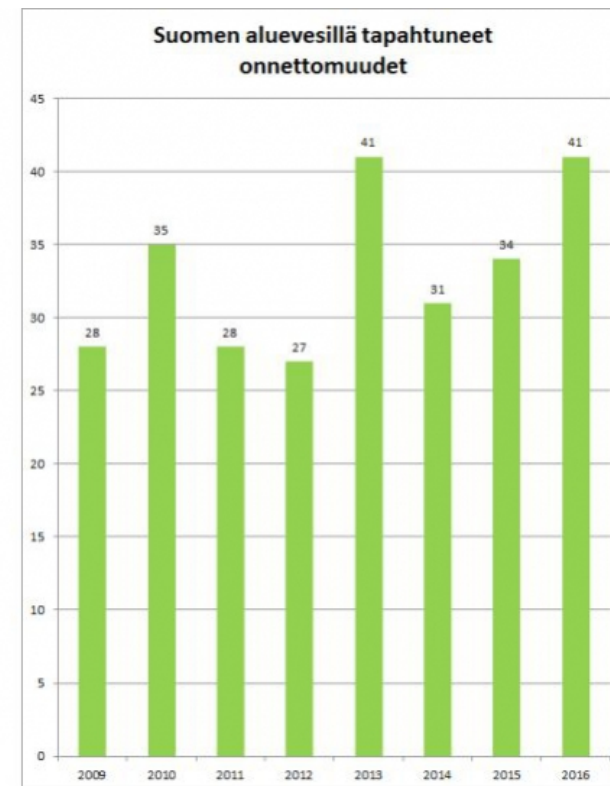
Merenkulussa sattui viime vuonna varsin paljon onnettomuuksia, mutta ne eivät olleet vakavia. Kokonaisuutena suomalaisen merenkulun turvallisuustilanne on hyvä.

Trafi pitää yllä tilastoa suomalaisille aluksille sekä Suomen aluevesillä tapahtuneista onnettomuuksista. Noin kymmenen vuoden aikasarjalla tarkasteluna Suomen aluevesillä tapahtuu vuosittain noin 27 - 41 onnettomuutta. Vuosittainen vaihtelu merionnettomuuksien määrässä on ollut voimakastakin, mutta lukumäärä ei yksistään kerro turvallisuuden tilan kehityksestä, koska vaihtelu on satunnaista.

Vuoden 2016 aikana Trafin tietoon tuli 41 Suomen aluevesillä tapahtunutta onnettomuutta. Suomalaisille aluksille tapahtui niin ikään viime vuoden aikana 41 onnettomuutta, joista osa sattui Suomen aluevesillä.



Onnettomuudet ovat lisääntyneet vuodesta 2015, vaikka satamakäyntien tai suomalaisten alusten määrät eivät ole merkittävästi muuttuneet tarkastelujaksolla. Vuonna 2015 suomalaisiin satamiin tehtiin 33 008 satamakäyntiä ja viime vuonna 33 040



satamakäyntiä*. Suomen alusrekisterissä oli vuoden 2015 marraskuun lopussa 1241 alusta ja viime vuoden marraskuun lopussa 1257 alusta.

* Marras- ja joulukuun 2016 osalta satamakäyntien määrä perustuu arvioon

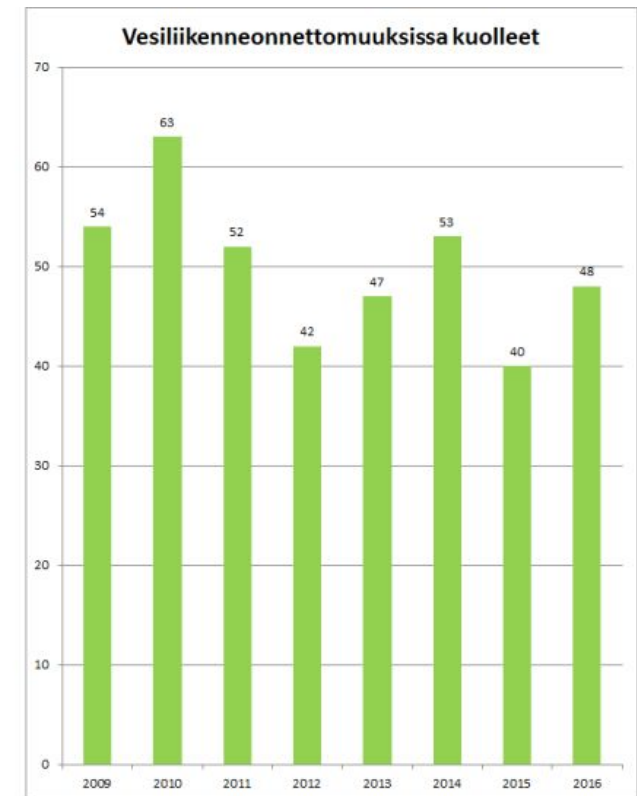
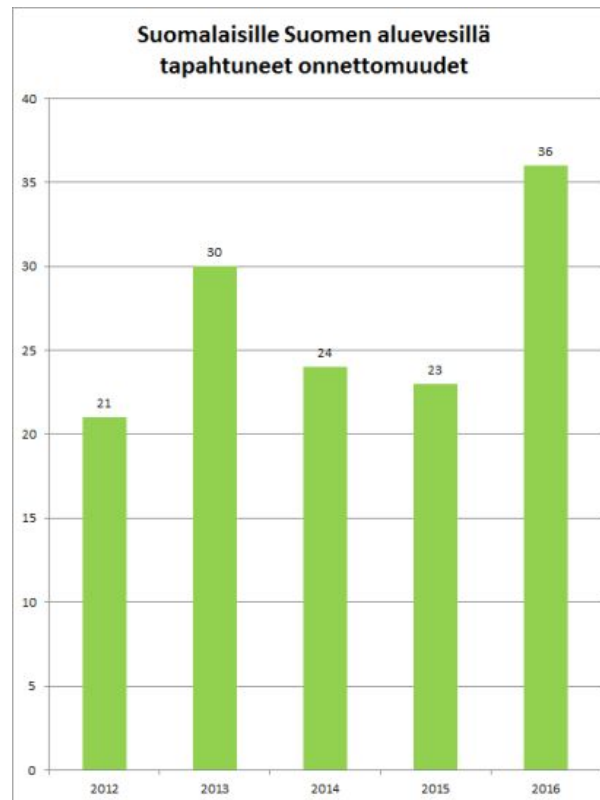
Suomalaisten alusten osuus Suomen aluevesillä tapahtuneista onnettomuuksista vuonna 2016 oli 88 %. Osuus on noussut edellisestä vuodesta. Vuonna 2015 osuus oli 68 %.

Vesiliikenteessä kuolleiden määrä vuoden 2016 ennakkotiedon perusteella on 48. Viime vuoteen verrattuna sisävesialueilla menehtyneiden määrä on kaksinkertaistunut. Erityisen synkältä tilastot näyttävät Kymijoen vesistön osalta, jossa viime vuonna menehtyneitä oli vertailuajankohtana 3 ja nyt määrä on 15.

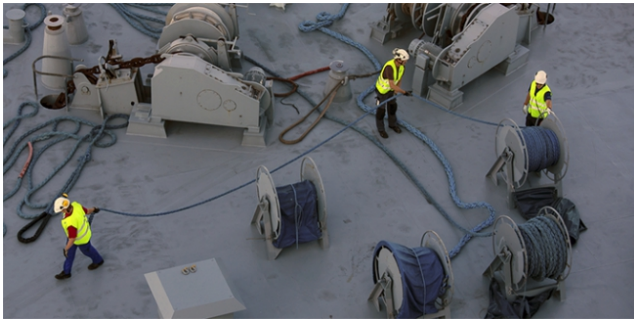
Vuoden 2016 veneilykausi oli samanlainen verrattuna aikaisempiin vuosiin. Veneilyn turvallisuustrendi on ollut myönteinen ja suomalaisten veneilytaidot ovat pääsääntöisesti hyvällä mallilla. Veneilijöiden navigointitaidot ja vesiliikenteen väistämissäntöjen osaaminen ovat puhuttaneet etenkin kauppa-alusten kohtaamisissa myös aikaisempien vuosien tapaan.

Veneilijän olisi hyvä tuntea väistämissännöt sekä osata navigoinnin perusteet. Väistämissännöt löytyvät Trafín sivuilta http://www.trafi.fi/veneily/tiedot_ja_taidot/vaistamissaannot

Lisätietoa veneilykoulutuksesta löytyy Trafín sivuilta http://www.trafi.fi/veneily/tiedot_ja_taidot/koulutus



Suomalaisille aluksille Suomen aluevesillä vuonna 2016 tapahtuneet onnettomuudet onnettomuusluokittain ja alusluokittain



Myös suomalaisille aluksille Suomen aluevesillä tapahtuneiden onnettomuuksien suhteelliset osuudet muuttuivat vuonna 2016 verrattuna vuoteen 2015. Eniten onnettomuuksia tapahtui matkustaja-aluksille (39 %). Seuraavaksi eniten onnettomuuksia sattui muut alukset – ryhmässä ja kolmanneksi eniten ro-ro matkustaja-aluksille.

Suomalaisille aluksille Suomen aluevesillä tapahtuneista onnettomuuksista puolet oli alusten karilleajoja tai pohjakosketuksia (50 %). Tämä osuus on kasvanut edellisestä

vuodesta. Onnettomuuksista 11% oli yhteentörmäyksiä.

Suomen merenkulun turvallisuuden tilaa ei voida kuitenkaan arvioida vain kansallisen vesialueen ja Suomen lippua käyttävien alusten perusteella. Arviointia tehtäessä on tärkeää huomioida myös kansainvälisen meriliikenteen kehitystrendit.

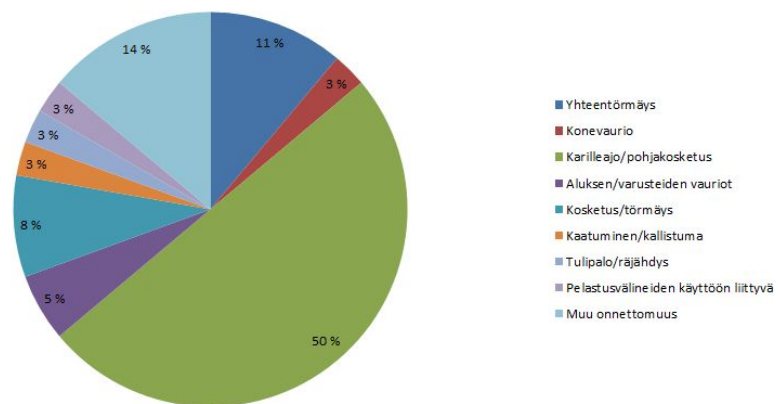
”Mega alukset” ja niiden turvallisuushaasteet

Maailmalla liikkuu yhä suurempia risteilyaluksia. Alustenkoon kasvamisen myötä matkustajien sekä henkilökunnan määrä kasvaa varsinkin risteilyaluksissa, joissa voi olla jo 6000–8400 henkilöä kyydissä. Nämä alukset voivat olla pituudeltaan jopa 360 m pitkiä ja aluksilla voi olla 16 kantta. Myös suuret konttialukset, joihin mahtuu 18 000 - 19 000 TEU:N konttia (Twenty foot equivalent unit. Yksi TEU on 20 x 8 x 8,5 jalkaa) alkavat yleistymään maailmalla. Viemällä suuremman kertalastin, laiva voi ajaa

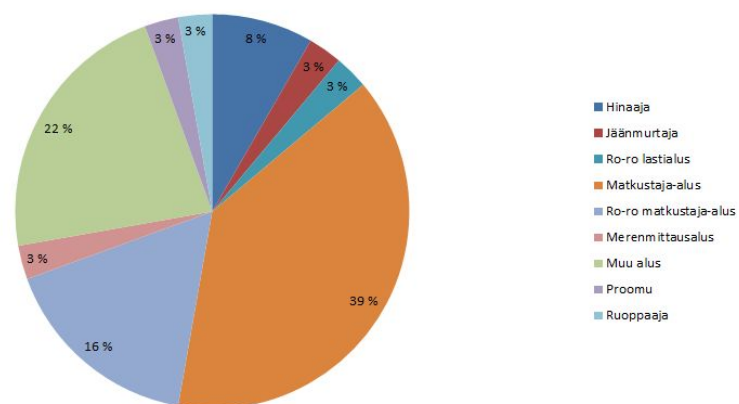
hitaammalla vauhdilla ja vähentää näin polttoaineen kulutusta. Jättäiläivän miehistöä ei tarvitse lisätä, jolloin miehistökustannus/lastikontti vähenee. Tällaisen aluksen joutuessa onnettomuuteen vaikutukset ovat valtavat.

Alukselle tarvittavan lisäresurssien saaminen vaurion -ja palontorjuntaan sekä mahdollinen evakuointi vaativat useita aluksia, meriväylät tukkeutuvat, sairaalat sekä hoitohenkilökunta ylikuormittuvat hetkellisesti, kuljetukset hoitopaikoille sekä myös onnettomuudesta ilman vahinkoa selvinneiden jatkokuljetukset tukkivat helposti infran. Riittävän tehokkaita pelastushinaajia on vain muutamia. Samaan aikaan myös arktisten alueiden matkailu on lisääntynyt vauhdilla. Mitä tapahtuu jos onnettomuus tapahtuuakin vaikeissa olosuhteissa kaukana normaalista meriympäristöstä?

Suomalaisille aluksille Suomen aluevesillä tapahtuneet onnettomuudet 2016 onnettomuusluokittain



Suomalaisille aluksille Suomen aluevesillä tapahtuneet onnettomuudet 2016 alusluokittain



Suomen aluevesillä vuonna 2016 tapahtuneet onnettomuudet onnettomuusluokittain ja alusluokittain



Suomen aluevesillä tapahtuneet onnettomuudet seuraavat vanhaa kaavaa. Suhteellisesti eniten Suomen aluevesillä tapahtui karilleajoja ja pohjakosketuksia. Kosketusten ja törmäysten määrässä on tapahtunut lisäystä. Osumia olivat saaneet laiturit kuten merimerkitkin.

Onnettomuustutkintakeskus aloitti vuonna 2016 tutkinnan Suomenlinnan lautan ja purjehineen yhteentörmäyksestä

Eteläsatamassa, Helsingissä 2.9.2016. Suomenlinnan lautta törmäsi purjehineeseen Ryssänsaaren ja Katajanokanluodon välissä. Purjehineessä ollut henkilö loukkaantui törmäyksessä. Suomenlinnan lautta kuuluu ro-ro matkustaja-aluksiin, joilla vuoden 2016 aikana sattui toiseksi eniten onnettomuuksia suomalaisille aluksille tapahtuneista onnettomuuksista.

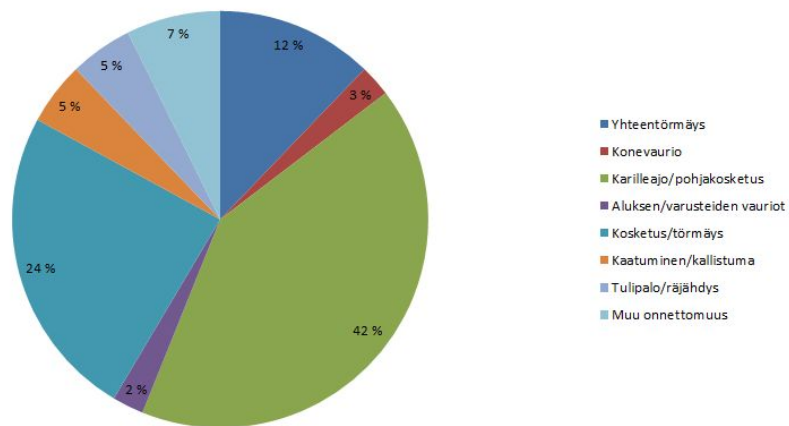
Liikenneviraston arvion mukaan Suomen VTS -keskukset ehkäisivät omalla toiminnallaan seitsemän alusten mahdollista karilleajoa vuonna 2016.

Alusluokittain tarkasteltuna suhteelliset osuudet muuttuivat vuonna 2016 verrattuna aiempiin vuosiin. Eniten onnettomuuksia tapahtui matkustaja-aluksille (34%).

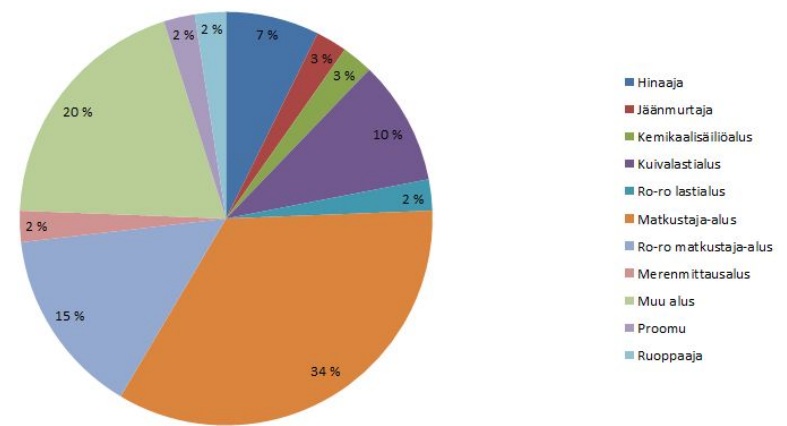
Aikaisempina vuosina eniten onnettomuuksia on ollut kuivalasti / kappaletavara-aluksilla. Toiseksi eniten onnettomuuksia Suomen aluevesillä sattui ro-ro matkustaja-aluksille. Kuivalastialusten onnettomuuksien osuus laski edellisvuoteen verrattuna 34 prosentista 10 prosenttiin.

Trafin näkemyksen mukaan suuri osa onnettomuuksista johtui puutteellisesta tilannetietoisuudesta aluksilla. "Tilannetietoisuudella tarkoitetaan sitä, että tiedetään mitä ympärillä tapahtuu. Pystytään ennakoimaan tulevia tilanteita ja nähdään, miten ne tulevat muuttumaan, kun tilanne kehittyy eteenpäin". Heikentyneen tilannetietoisuuden taustalla voi olla monia eri syitä kuten väsymys, mieliala, työkuorma tai puutteellinen kommunikaatio. Jotta onnettomuuksien määrä saadaan vähentymään, esimerkiksi näihin asioihin olisi syytä kiinnittää huomioita.

Suomen aluevesillä tapahtuneet onnettomuudet 2016
onnettomuusluokittain



Suomen aluevesillä tapahtuneet onnettomuudet 2016
alusluokittain



Suomalaisille aluksille vuonna 2016 tapahtuneet onnettomuudet onnettomuusluokittain ja alusluokittain



Vuonna 2016 Suomalaisille aluksille tapahtuneista onnettomuuksista onnettomuusluokittain tarkasteltuna 44 % oli alusten karilleajoja tai pohjakosketuksia. Tämä osuus on hiukan pienentynyt viime vuodesta. Onnettomuuksista 15 % oli kosketuksia tai törmäyksiä laitureihin tai muihin kiinteisiin kohteisiin ja 12 % alusten yhteentörmäyksiä.

Aluksille tapahtuneiden konevaurioiden osuus on laskenut seitsemän prosenttiyksikköä

verrattuna vuoteen 2015, mikä on positiivinen asia, sillä niiden määrä aikaisempina vuosina oli noussut vähitellen huolestuttaviin lukemiin.

Onnettomuustutkintakeskuksella on parhaillaan käynnissä teematutkinta alusten sähkönjakeluhäiriöistä. Teematutkinta päättyy 31.1.2017. Teematutkinnan tuloksien avulla pyritään ennaltaehkäisemään sähköhäiriöitä tulevaisuudessa. Sähköhäiriöt (black-out) ovat yleinen syy alusten karilleajoihin ja pohjakosketuksiin.

Suomalaisille aluksille tapahtuneista onnettomuuksista alusluokittain tarkasteltuna eniten onnettomuuksia tapahtui matkustaja-aluksille (37 %) ja toiseksi eniten ro-ro matkustaja-aluksille (17 %). Useimmiten matkustaja-alukset olivat kotimaan liikenteen matkustaja-aluksia. Pääsääntöisesti nämä onnettomuudet olivat vaikutuksiltaan vähäisiä pohjakosketuksia tai törmäyksiä laituriin. Tämä ei silti tarkoita sitä, etteikö niihin tulisi suhtautua vakavasti. Pieniltä kotimaanliikenteen aluksilta ei vaadita turvallisuusjohtamisjärjestelmää. Voisi olla

kuitenkin järkevää hyödyntää turvallisuusjohtamisen käytäntöjä ja kehittää kotimaanliikenteen alusten turvallisuuskulttuuria.

Näihin asioihin paneuduttiin SeaSafety-hankkeessa, jossa Työterveyslaitos, varustamot ja viranomaiset testasivat uusia työkaluja turvallisuusjohtamiseen. Nämä työkalut on koottu varustamoille suunnattuun Turvallisesti merellä -oppaaseen. Opas on ladattavissa täältä: <http://www.julkari.fi/handle/10024/131788>

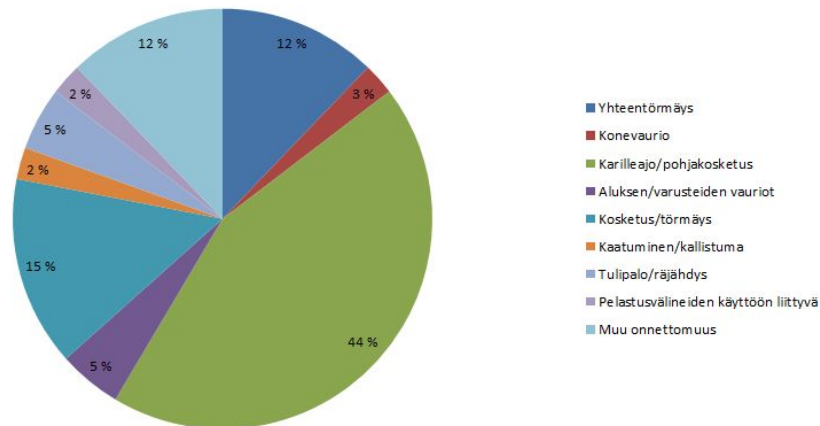
Suomen matkustajalaivayhdistys, johon suuri osa kotimaan matkustaja-alusvarustamoista kuuluu, oli mukana hankkeessa. Hanke päättyi vuoden 2016 lopussa.

Turvallisuustyössä avainasemassa ovat kaikki merenkulun toimijat, niin varustamot, satamaoperaattorit, telakat ja viranomaiset kuin jokainen merenkulkija. Yhtenä SeaSafety-hankkeen ehdotuksena on perustaa merenkulun toimialalle verkosto, jossa

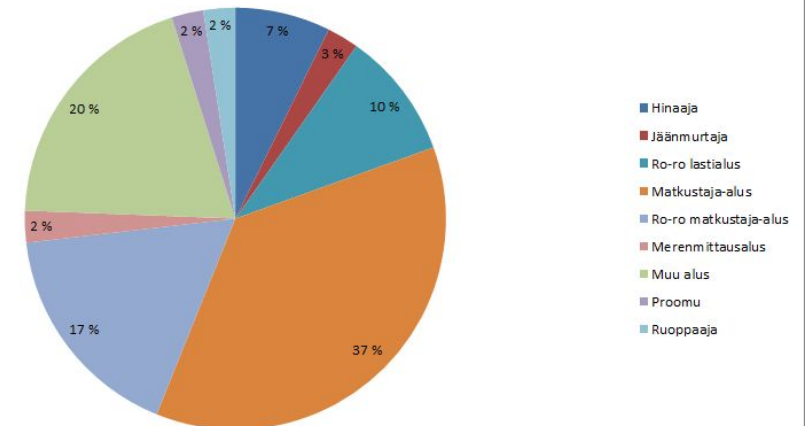
merenkulun toimijoiden vuoropuhelua voisi jatkaa.

Vuonna 2016 Trafi rahoitti yhdessä Työsuojelurahaston kanssa merenkulun turvallisuuskulttuurin kehittämishanketta.

**Suomalaisille aluksille tapahtuneet onnettomuudet 2016
onnettomuusluokittain**



**Suomalaisille aluksille tapahtuneet onnettomuudet 2016
alusluokittain**



Merenkulun ja veneilyn turvallisuustavoitteiden seuranta 2016



Merenkulun turvallisuuden tila Suomen aluevesillä ja suomalaisilla aluksilla on viime vuosina ollut hyvä ja vakaa. Vakavia merionnettomuuksia ei vuoden 2016 aikana sattunut, vaikka muuten onnettomuuksia oli kappalemääräisesti enemmän kuin aikaisempina vuosina. Suomalaisten alusten osuus Suomen aluevesillä tapahtuneista onnettomuuksista kasvoi vuonna 2016.

Ihmishenkiä Suomen aluevesillä tapahtuneissa onnettomuuksissa ei menetetty.

Suomalaisiin aluksiin tehtiin vuoden 2016 aikana Paris MoU:n jäsenvaltioissa 136 satamavaltiotarkastusta (104 alukselle). Satamavaltiotarkastusten yhteydessä on suomalaisia aluksia pysäytetty viime vuosina yhdestä kolmeen alusta vuodessa. Vuonna 2016 Paris MoU:n alueella pysäytettiin neljä suomalaista alusta sekä alueen ulkopuolella yksi alus. Suomi kuuluu Paris MoU:n valkoisella listalla lippuvaltioiden välisessä vertailussa sijalle 14 (2015). Sijoitus listalla vaihtelee vuosittain riippuen esimerkiksi pysäytysten määrästä. Suomella on kansainvälisessä vertailussa pieni laivasto, joten yksikin pysäytys vaikuttaa merkittävästi sijoitukseen.

Ennakkotietojen mukaan vuonna 2016 huviveneilyssä on menehtynyt 48 henkilöä. Suurin osa onnettomuuksista sattui moottori- tai soutuveneissä ja suurimmassa osassa syynä oli veneen kaatuminen tai kallistuminen,

jonka seurauksena on jouduttu veteen eikä ole kyetty pelastautumaan.

Alla olevan taulukon liikennevaloilla on tarkoitus esittää kokonaiskuva vuoden 2016 merenkulun turvallisuuden tasosta. Ylimmän tason mittarina toimii vakavien onnettomuuksien lukumäärä, joka on edellisten vuosien tapaan edelleen vihreälle, koska vakavia merionnettomuuksia ei ole sattunut. Täydentävinä mittareina käytetään onnettomuuksien lukumäärää Suomen aluevesillä ja suomalaisilla aluksilla sekä suomalaisten alusten ulkomailta tehtyjä Port State Control –pysäytyksiä. Nämä mittarit ovat keltaisella ja punaisella, koska niissä on tapahtunut kasvua edellisvuosiin nähden. Lisäksi seurataan vesiliikenteissä kuolleiden määrä, joka on myös hiukan noussut edellisvuodesta.

Mittari	Kehitys vuosina 2009–2016		Tilanne 2016 Q4
Merenkulun turvallisuustaso	Suomen merenkulun turvallisuuden nykytilaa voidaan luonnehtia hyväksi ja vakaaksi. Vakavia merionnettomuuksia ei tapahtunut Suomen aluevesillä vuonna 2016.		2016 ei suuria onnettomuuksia.
Suomalaisille aluksille tapahtuneet onnettomuudet	2015=29, vuotuinen vaihteluväli 25-38 2016=41		Q1=2, Q2=9, Q3=24, Q4=6
Suomen aluevesillä tapahtuneet onnettomuudet	2015=34, vuotuinen vaihteluväli 27-41. 2016=41		Q1=3, Q2=9, Q3=24, Q4=5
Suomalaisille aluksille Suomen aluevesillä tapahtuneet onnettomuudet	2015=23, vuotuinen vaihteluväli 21-30. 2016=36		Q1=2, Q2=8, Q3=22, Q4=4
Ulkomailla pysäytettyjen suomalaisten alusten määrä.	2015=0, vuotuinen vaihteluväli 0-3. 2016=5 Suomalaisiin aluksiin (104 kpl) tehtiin Paris MoU:n jäsenvaltioissa 136 satamavaltiotarkastusta vuoden 2016 aikana. Tehdyissä satamavaltiotarkastuksissa suomalaisille aluksille on annettu yhteensä 219 huomautusta. Suomi kuuluu Paris MoU:n virallisella listalla parhaiden eli valkoisten lippuvaltioiden joukkoon. Sijoituksemme on eri lippuvaltioiden välisessä vertailussa vuonna 2015; 14.		Alusten pysäytyksiä <u>ParisMou</u> alueella on 4 kpl ja yksi pysäytys muualla, yhteensä 5 kpl.
Vesiliikenteessä kuolleet.	2015=40, vuotuinen vaihteluväli 40- 63. 2016=48 Vuodesta toiseen kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien pääsyy vesillä on pienen veneen kaatuminen tai kallistuma, jonka seurauksena on jouduttu veteen eikä ole kyetty pelastautumaan. Lisäksi monissa onnettomuuksissa ns. tappokytkimen eli moottorin hätäkatkaisimen käyttö olisi voinut antaa mahdollisuuden pelastautua. Poikkeuksellisesti tänä vuonna on menehtynyt useita ihmisiä myös törmäyksissä niin toisiin veneisiin kuin kiinteisiin rakenteisiin.		2016 Ennakkotiedon mukaan vesiliikenteessä kuolleita on 48. Viime vuoteen verrattuna sisävesialueilla menehtyneiden määrä on kaksinkertaistunut. Erityisen synkältä tilastot näyttävät Kymäjoen vesistön osalta, jossa viime vuonna menehtyneitä oli vertailuajankohtana 3 ja nyt määrä on 15.

Satamavaltiotarkastukset suomalaisiin aluksiin

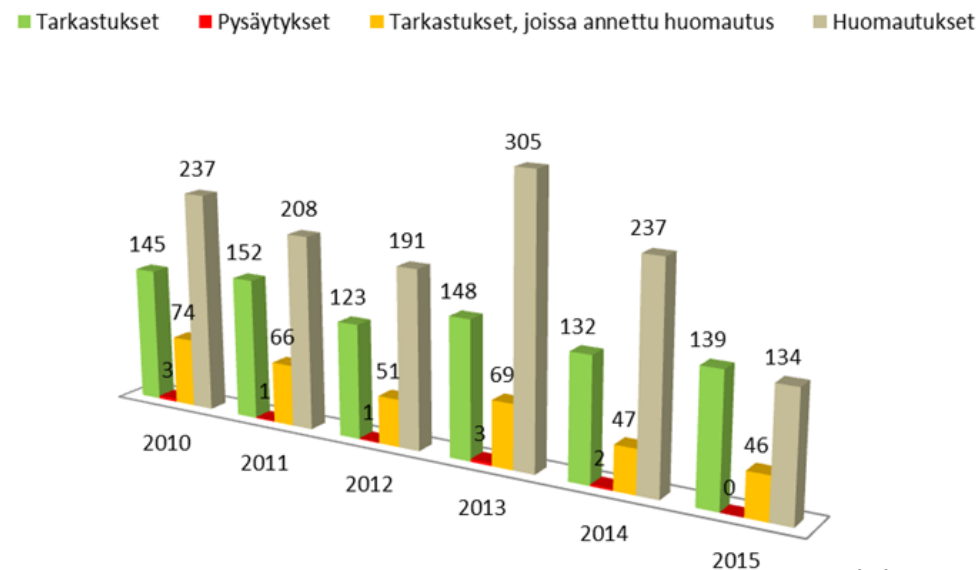


Suomalaisiin aluksiin tehtiin Paris MoU:n jäsenvaltioissa 139 satamavaltiotarkastusta (106 laivalle) vuonna 2015. Satamavaltiotarkastusten yhteydessä on suomalaisia aluksia pysäytetty viime vuosina yhdestä kolmeen alusta vuodessa. Vuonna 2015 ei pysäytetty yhtään suomalaista alusta. Vuonna 2015 tehdyissä satamavaltiotarkastuksissa suomalaisille aluksille annettiin yhteensä 134 huomautusta. Huomautusten ja tarkastusten välinen suhdeluku maassamme oli viime vuonna 0,96 %. Aluksillemme annettujen huomautusten määrät ovat edelleen vähentyneet selvästi. Suomalaisille aluksille ajanjaksona 2012–2014 annetuista huomautuksista 20 % koski alusten asiakirjoja ja todistuksia, 18 % navigointilaitteita ja -varusteita ja 14 %

paloturvallisuutta. Tarkasteluajanjaksona olivat asiakirjoja ja todistuksia koskevat huomautukset lisääntyneet, ja vastaavasti hälytysjärjestelmiä koskevat huomautukset ovat vähentyneet eniten. Vuonna 2015 huomautuksia suomalaisille aluksille annetuista huomautuksista 21,6 % koski

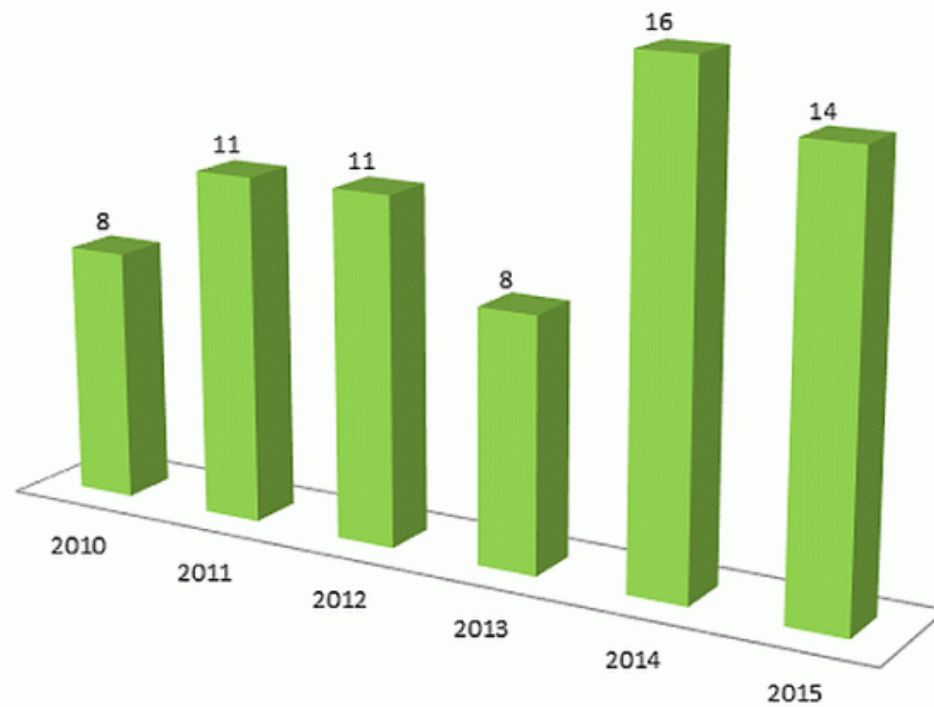
alusten sekä sen miehistön asiakirjoja ja todistuksia, 15,7 % navigointilaitteita ja -varusteita ja 14,2 % paloturvallisuutta. Suomi kuuluu Paris MoU:n virallisella listalla parhaiden eli valkoisten lippuvaltioiden joukkoon.

2010 - 2015 Suomalaisille aluksille tehdyt satamavaltiotarkastukset



Lähde: ParisMou

2010-2015 sijoitus "White list"



Lähde: ParisMou

Satamavaltiotarkastukset Suomessa



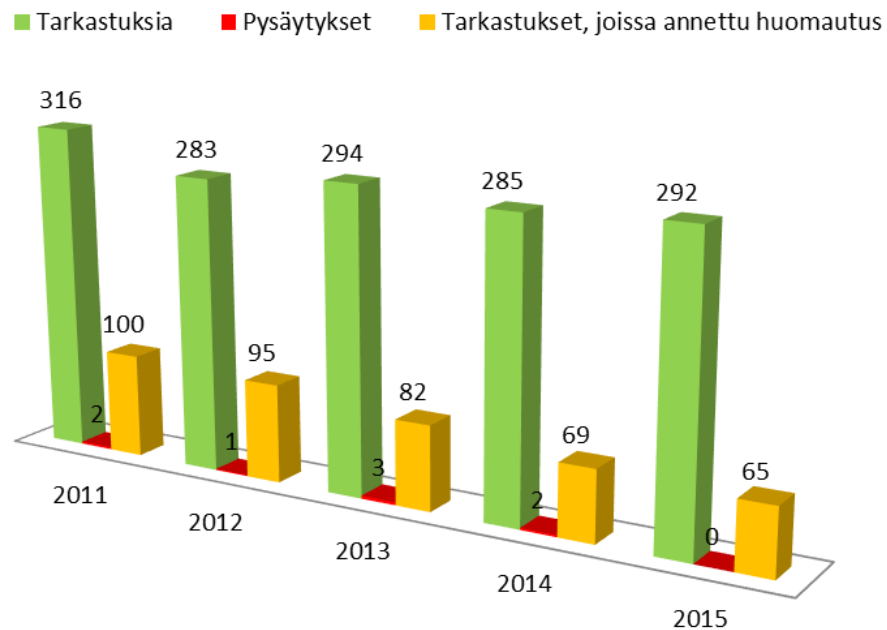
Suomessa tehtiin ulkomaalaisiin aluksiin yhteensä 292 satamavaltiotarkastusta vuonna 2015. Eri aluksia niiden yhteydessä tarkastettiin 268 kappaletta. Maamme osuus koko Paris MoU:n alueella vuonna 2015 tehdyistä tarkastuksesta oli tuolloin 1,64 %.

Tarkastusmäärät ovat viimevuosina Suomessa kuten muuallakin Paris MoU:n jäsenvaltioissa pääsääntöisesti vähentyneet pois lukien viime vuosi. Tämä johtuu vuonna 2011 alkaneesta riskiperusteisesta toimintatavasta, jossa samoja aluksia ei tarkasteta yhtä usein kuin aiemmin, ellei siihen ole erityistä syytä.

Suomessa tehdyissä satamavaltiotarkastuksissa on aluksia pysäytetty vain muutamia. Määrät ovat viime vuosina vaihdelleet yhdestä kolmeen

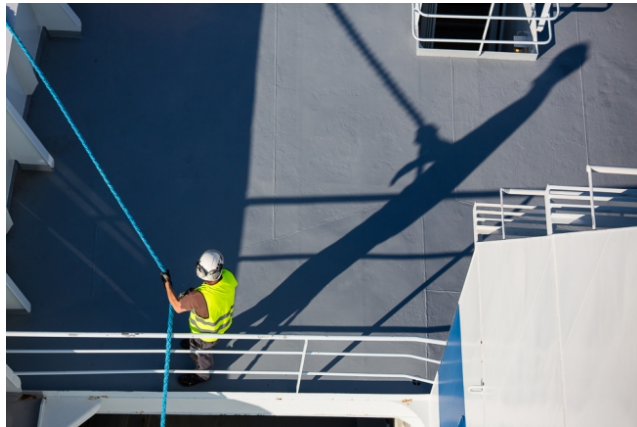
pysäytykseen vuodessa. Vuonna 2015 ei Suomessa pysäytetty yhtään alusta kun taas koko Paris MoU:n alueella pysäytettiin 570 alusta.

Suomessa tehdyt satamavaltiotarkastukset (kpl)



Lähde: ParisMou

Satamavaltiotarkastukset



Port State Control eli satamavaltiotarkastukset muodostavat kansainvälisen valvontajärjestelmän, jossa kukin maa tarkastaa sen satamissa käyviä ulkomaisia aluksia. Satamavaltiotarkastusten frekvenssin ja laajuuden määrittää aluksen saama riskiluokitus, jossa on kolme eri kategoriaa: suuren turvallisuusriskin alukset, keskimääräisen turvallisuusriskin alukset ja alhaisen turvallisuusriskin alukset. Alusten riskiluokkia tarkastelemalla voidaan arvioida, kuinka hyvin tietyllä vesialueella liikennöivät alukset täyttävät kansainvälisten yleissopimusten mukaiset vaatimukset, jotka ovat lähtökohtana turvalliselle merenkululle.

ALUSTEN SATAMAKÄYNNIT

Suomessa tilastoitiin noin 33 00 alusten satamakäyntiä vuonna 2015. Eri aluksia satamissa vieraili noin 1500 kappaletta. Suomen alusliikenteestä suuri osa on Itämeren satamien välistä tai Keski-Euroopan satamiin suuntautuvaa säännöllistä linjaliikennettä, jossa tyypillisesti käytetään nopeita sekä helposti lastattavia ja purettavia ro-ro-aluksia.

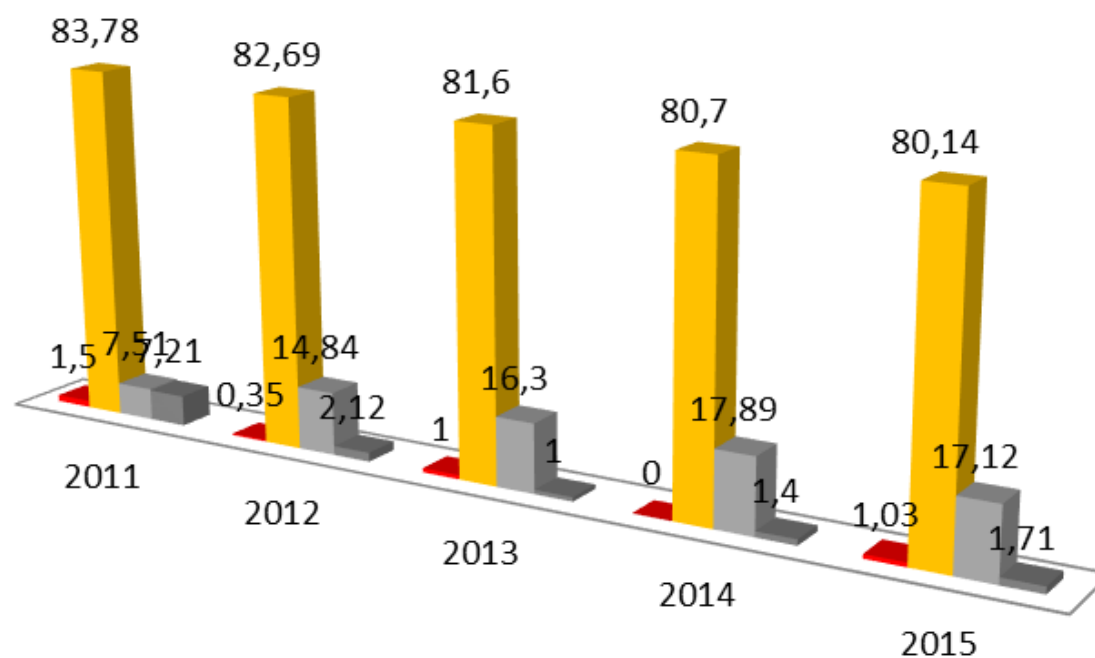
Kun tarkastellaan Suomessa tehtyjen satamavaltiotarkastusten perusteella alusten riskiluokituksia vuonna 2015, Suomessa tarkastettujen alusten liikennöinnistä 17,12 % tapahtui alhaisen turvallisuusriskin aluksilla. Keskimääräisen turvallisuusriskin alukset, joiden osuus oli 80,14 %, olivat vuoden suurin ryhmä. Tyypillisimpiä tähän ryhmään kuuluvia aluksia olivat kappaletavara-alukset, ro-ro-matkustaja-alukset ja konttialukset. Rahtausliiketoimintaa harjoittavien varustamoiden turvallisuustyöhön osoitetut resurssit ovat usein varsin rajalliset, mikä heijastuu sekä varustamoiden että alusten riskiluokituksiin.

Korkean riskiluokituksen saaneiden alusten osuus tarkastetuista aluksista oli vuoden

selvästi pienin, ainoastaan 1,03 %. Suurin osa tämän riskiluokituksen saaneista aluksista oli joko matkustaja-aluksia tai irtolastialuksia. Loput vajaa 2 % satamakäynneistä tapahtui aluksilla, joille ei ollut määritelty riskiprofiilia.

Alusten riskiluokat Suomessa tehdyissä satamavaltiotarkastuksissa (%)

■ High Risk Ship ■ Standard Risk Ship ■ Low Risk Ship ■ Ship Risk Profile unknown



Lähde: ParisMou

GOFREP- ja ÅTSS-alueiden raportointi 2015



Suomen valvonta-alueet kattavat GOFREP-alueella (Gulf of Finland Reporting) Helsinki Trafficin osuuden ja Ahvenanmeren reittijakojärjestelmän (Åland Sea TSS) eteläisen osan, jota valvoo Åland Sea Traffic. Suomen hoitama rike- ja poikkeamaraportointi VTS- alueiden ulkopuolella kattaa näiden alueiden tapahtumat. Vuoden 2015 alusta lähtien rikeraporttien osuudessa on tilastoitu paitsi lippuvaltioille lähetetyt raportit, myös ne raportoidut rikkeet, joista ei ole välitetty tietoa alusten lippuvaltioille. Lisäksi tilastoon on laskettu mukaan Ahvenanmeren reittijakojärjestelmän eteläisen osan

länsireunalta tehdyt raportit, jotka lähetetään käsiteltäviksi Ruotsiin. GOFREP- ja ÅTSS-alueilla tapahtuneet poikkeamat ovat tilastoitu erikseen.

RIKERAPORTIT

Helsinki Traffic ja Åland Sea Traffic raportoivat 152 rikkomusta vuoden 2015 aikana. Näistä lippuvaltioihin lähetettiin edelleen tutkittavaksi yhteensä 118 raporttia. Lisäksi seitsemän raporttia lähetettiin Ruotsiin, sillä niiden tapahtumat sijoittuivat Ruotsin vesien puolelle. Yleisin rikkomus koski kansainvälisten meriteiden sääntöjen (COLREG) sääntöä 10 eli ajamista reittijakojärjestelmässä, niin kuin oli myös vuonna 2014. Näitä rikkeitä kirjattiin yhteensä 126 kpl (82,9 %). Toiseksi yleisin syy raportoinnille liittyi väistämissääntöihin eli meriteiden sääntöihin 15 ja 16 (väistämisvelvollinen alus ja tämän toimenpiteet). Näitä sääntöjä rikottiin yhteensä 8 kertaa (5,3 %). Väistämiseen liittyvää sääntöä 17 (väistettävän aluksen toimenpiteet) rikottiin kaksi kertaa.

GOFREP

Helsinki Trafficin valvonta-alueelta kirjattiin yhteensä 59 rikkomusta, joista 56 lähetettiin alusten lippuvaltioille tiedoksi tai tutkittavaksi. Luku on hieman laskenut vuoden 2014 (65) lippuvaltioille lähetetystä raportista. Alueella raportoituihin 43 meriteiden säännön 10 rikkomusta (72,9 %), joista yleisimmin kyseessä oli kohdan B2 rike eli ajaminen liikennejakovyöhykkeelle. On myös huomattavaa, että 12 kertaa ajettiin kaistan yleistä kulkusuuntaa vastaan (B1). Väistämissääntöihin (säännöt 15 ja 16) liittyviä rikkeitä kirjattiin 6 kpl (10,2 %) ja sääntöä 17 koskevia rikkeitä 2 kpl (3,4 %).

ÅTSS

Åland Sea Trafficin valvonta-alueelta tehtiin kaiken kaikkiaan 93 raporttia, joista seitsemän meni Ruotsalaisten viranomaisten käsiteltäviksi ja lopuista 62 kpl lähetettiin edelleen alusten lippuvaltioille tiedoksi tai tutkittavaksi. Kun vuonna 2014 tältä alueelta lähetettiin lippuvaltioille 63 raporttia, voidaan todeta, että tältä osin on pysytty samoissa raporttimäärissä. Tälläkin alueella suurin osa raporteista koski säännön 10 rikettä, 83 kpl

(89,2 %). Lähes kaikki näistä koskivat säännön kohtia B1 (ajaminen kaistan yleistä kulkusuuntaa vastaan), B2 (ajaminen liikennejakovyöhykkeelle tai -linjalle) ja/tai B3 (saapuminen liikennekaistalle).

POIKKEAMARAPORTIT

Poikkeamaraportteja Helsinki Trafficin ja Åland Sea Trafficin valvonta-alueilta tehtiin vuonna 2015 yhteensä 39 kpl. Suurin osa näistä, 76,9 %, raportoitui Helsinki Trafficin alueella. Lukemille ei ole vielä varsinaista

Lukemille ei ole vielä varsinaista vertailuperustaa edellisiltä vuosilta, sillä kuten aiemmin on mainittu, tänä vuonna nämä raportit tilastoitiin ensimmäistä kertaa erillään muista. Lisäksi vuoden 2015 alusta alusliikenneohjaajia ohjeistettiin raportoimaan myös kaikki näiden alueiden poikkeamat, kun taas aiemmin niitä on raportoitu epäsäännöllisemmin. Molemmilla alueilla ehdottomasti suurin osuus raporteista liittyi kone- ja teknisiin vikoihin, joita oli yhteensä 28 kpl (71,8 %). Näistä 22 raportoitui Helsinki

Trafficin alueella ja loput 6 Ahvenanmeren reittijakojärjestelmässä.

Rike kategoriat	ASTSS	GOF
Colreg 10-sääntö, Reittijakojärjestelmät	77	38
MSC.139-ilmoitusrike	0	6
Radiovahdinpito RWR	1	1
Colreg 15-sääntö, Leikkaavat suunnat	0	5
Colreg 16-sääntö, Väistämisvelvollisen aluksen toimenpiteet	1	0
Colreg 17-sääntö, Sen aluksen toimenpiteet, joka ei ole väistämisvelvollinen	0	2
Ylisvitys	6	0
Muu syy	1	1

Poikkeamat kategoriattain	ASTSS	GOF
Black Out	0	3
Kone-/tekninen vika	6	21
Mahdollinen karilleajon esto	1	0
Kansilasti siirtynyt/menetetty	0	1
Ylisvitys väylään	1	0
Alus vaurioitunut	0	1
Korjaustyö	0	1
Muu syy	1	2

Rikkeet	Yhteensä	Lippuvaltioihin lähetetyt
ASTSS	86	60
GOF	53	49

Poikkeamat	Yhteensä
ASTSS	9
GOF	29

Suomalaisten alusten katsastukset



Aluksen katsastuksen tarkoituksena on varmistua siitä, että aluksen rakenne, koneisto ja varustus ovat aluksen turvallisuutta koskevien säännösten ja määräysten mukaisia. Katsastuksessa varmistutaan myös siitä, että alus on aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä annettujen säännösten ja määräysten mukainen. Lisäksi katsastuksessa varmistutaan siitä, että aluksella on merityöyleissopimuksessa tarkoitettu merityösertifikaatti.

Katsastuksen yhteydessä tai sen perusteella on lisäksi: määrättävä aluksen liikennealue;

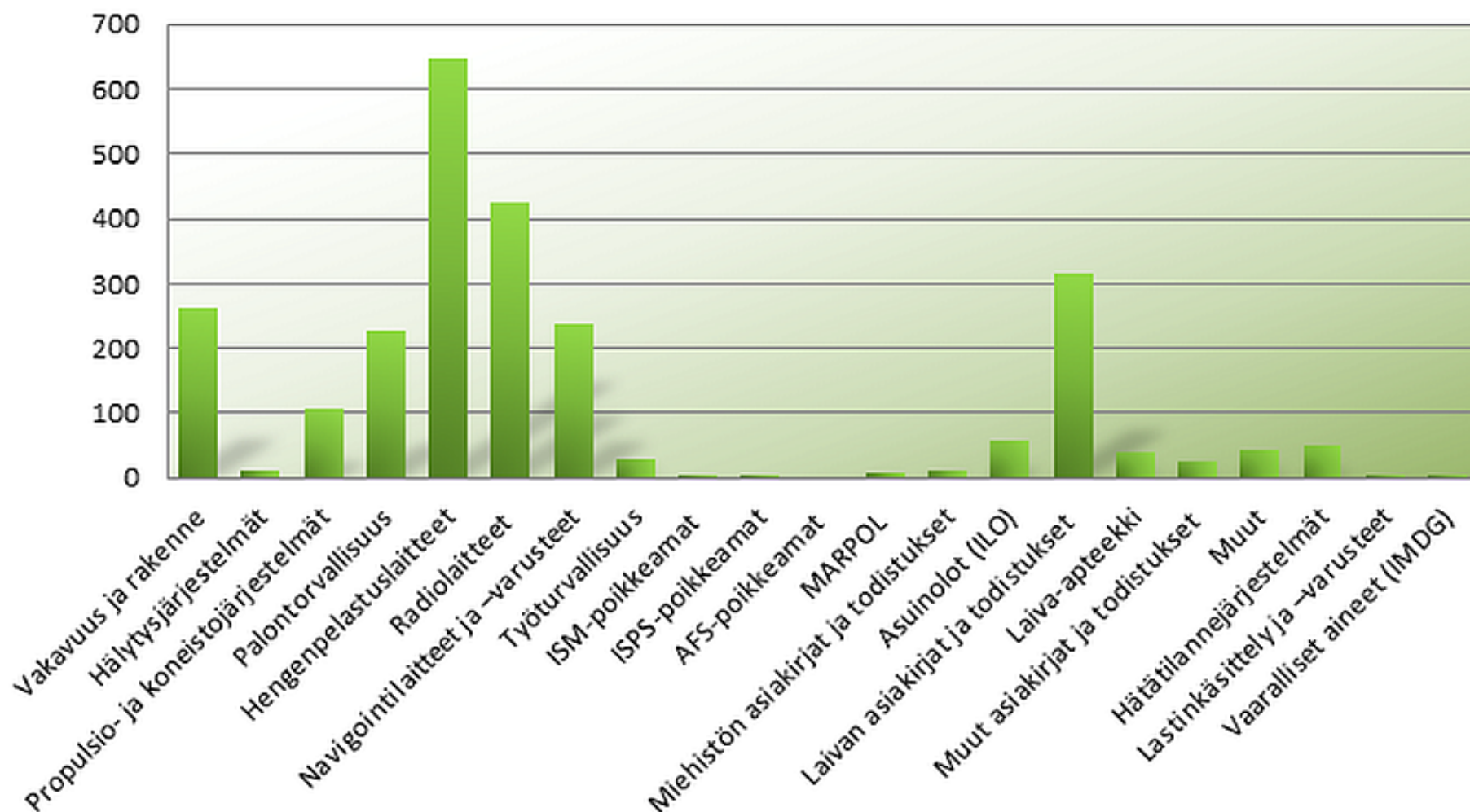
varmistauduttava aluksen asianmukaisesta miehityksestä ja laivaväen pätevyyksistä; määrättävä matkustaja-alukselle suurin sallittu matkustajamäärä, joka ei saa olla suurempi kuin laivanisäntä tai aluksen päällikkö pyytää; tarkastettava, että aluksella on voimassa olevat todistus- ja turvallisuuskirjat sekä muut vaadittavat todistukset, asiakirjat ja säädökset; ratkaistava, saako alusta käyttää talviliikenteessä; katsottava, että alukseen on asetettu säädetyt kansi- ja lastimerkit; sekä varmistauduttava siitä, että alus muutenkin on joka suhteessa merikelpoinen.

Saatavilla olevan tiedon perusteella Trafi teki yhteensä 1225 erityyppistä alusten katsastusta tai siihen liittyvää toimenpidettä vuonna 2015. Katsastetuista aluksista 41 % oli lastialuksia, 24 % matkustaja-aluksia sekä ro-ro-matkustaja-aluksia, 6 % proomuja ja 4 % kalastusaluksia. Liikennealueittain tarkasteltuna aluksista 90 % oli katsastettu erityyppiseen kotimaanliikenteeseen ja 10 % ulkomaanliikenteeseen.

Vuoden 2015 katsastushuomautuksista 26 % koski alusten hengenpelastuslaitteita, 17

% radiolaitteita ja 14 % aluksen tai miehistön asiakirjoja ja todistuksia.

2015 Katsastuksissa annetut huomautukset



VTS-poikkeamaraportointi 2015



Vuonna 2015 raporttoitiin yhteensä 161 poikkeamaa Suomen kaikilla seitsemällä VTS-alueella.

Kuten aikaisempinakin vuosina, niin vuonna 2015 raporttoitiin määrällisesti eniten kone- ja teknisistä vioista (50 kpl) sekä blackouteista (7 kpl), yhteensä 57 kpl/35,4 %. Verrattuna edellisvuoden lukemiin niitä oli määrällisesti vähemmän, mutta prosenttiosuus kaikista raporteista pysyi samalla tasolla (2014 64 kpl/35,4 %).

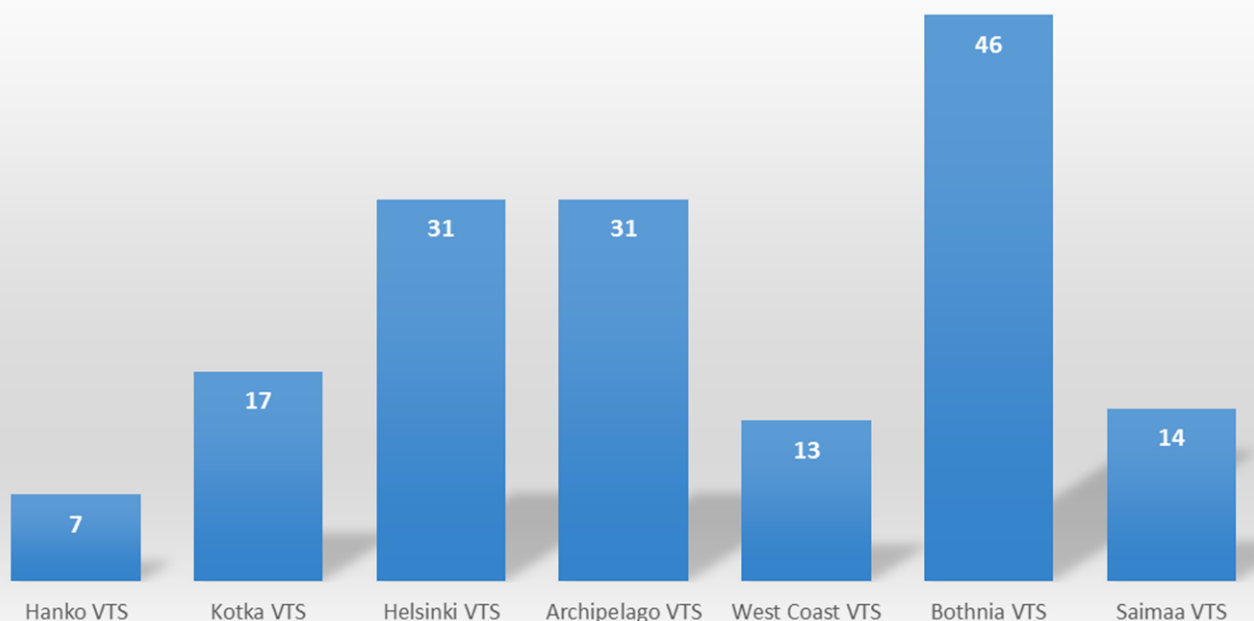
Navigoinnista väyläalueen ulkopuolella raporttoitiin 19 kertaa (11,8 %). Tämän kategorian raporttimäärä on kaksinkertaistunut vuoden 2014 määrästä ja melkein kaikki raportit on kirjoitettu joko Archipelago VTS:n tai Bothnia VTS:n alueella. Kasvanutta raporttimäärää saattaa selittää se, että hyvin monella aluksella on tapana oikoa Raahen ulostuloväylältä etelään jo ennen väyläalueen mutkaa ja koska tämä on niin yleistä, alusliikenneohjaajien näkemys raportoinnin tarpeesta saattaa vaihdella. Raporttien perusteella asiaan on yritetty saada muutosta ehdottamalla väyläalueen mutkaan uutta poijua. Tiedossa on myös aluksia, jotka ajavat tietoisesti väyläalueen ulkopuolella VTS:n huomautuksista huolimatta, osasta näistä on kirjoitettu useampi raportti.

Lippuvaltioittain tarkasteltuna ehdottomasti suurimman ryhmän muodostivat suomalaiset alukset, 48 kpl (29,8 %), mikä selittynee luonnollisesti sillä, että Suomen vesillä ajaa paljon Suomen lipun alla seilaavia aluksia. Toiseksi suurin ryhmä olivat hollantilaiset alukset yhteensä 23 raportilla (14,3 %) ja kolmanneksi suurin ryhmä Antiguan ja

Barbudan lipun alla seilaavat alukset yhteensä 17 raportilla (10,6 %).

Kaikkien raporttien yhteenlaskettu määrä oli pienempi kuin parina aikaisempina vuotena. 2013 raporttimäärä oli 189 kpl, 2014 181 kpl ja nyt 2015 161 kpl. Verrattuna siis edelliseen vuoteen VTS -poikkeamaraporttien kokonaismäärä oli laskenut 20 raportin verran. Raporttimääriin vaikuttavat monet seikat, kuten muutokset alusliikennemäärissä, VTS:n mahdollinen proaktiivinen vaikutus tiettyjen tapahtumien esiintymiseen, tiedonkulku VTS-keskukseen tai puhdas sattuma. Raporttien määrää laskee myös se, että GOFREP- ja ÅTSS- alueiden poikkeamat on nyt tilastoitu muualle kuin VTS- tilastoihin.

VTS-poikkeamaraportit yhteensä



Lähde: Liikennevirasto

Jako kategoriittain	Yhteensä
Ankkuri dragannut/irronnut	1
Black Out	7
Colreg-/ilmoitusriike	1
Karilleajo/pohjakosketus	9
Kone-/tekninen vika	47
Mahdollinen karilleajon esto	13
NAS	4
Alukseen ei saada yhteyttä	3
Ruori-/peräsinvika	6
Törmäys merimerkkiin/laituriin	8
Yhteentörmäys	3
Ylisvitys väylään	3
Öljypäästö	1
Luotsaukseen liittyvä	2
Kallistuma	1
Navigointi väyläalueen ulkopuolella	18
Vaaran aiheuttaminen muulle liikenteelle	1
Läheltä piti -tilanne	6
Ankkuri menetetty	3
Kansilasti siirtynyt/menetetty	1
Ei asianmukaisia karttoja	1
Tulipalo	2
Kiinnitysköydet poikki	2
Aiheeton hätähälytys/-kutsu	1
Uponnut	1
Ei täytä jäänmurtoavustuksen vaatimuksia	1
Korjaustyö	3
Muu	10



Trafi

Liikenteen turvallisuusvirasto

PL 320, 00101 Helsinki

Puhelin: 029 534 5000

Faksi: 029 534 5095

www.trafi.fi

twitter.com/Trafi_Finland

www.facebook.com/Trafi.Finland

Vastuullinen liikenne.

Rohkeasti yhdessä.