

Öljyntorjuntaharjoitus Helga 2006 Loppuraportti

Öljyntorjuntaharjoitus 30.5.–31.5.2006

Mari Wuolio, Timo Yrjänä ja Liisa Kantola (toim.)

ÖLJYNTORJUNTAAHARJOITUS HELGA - LOPPURAPORTTI



POHJOIS-POHJANMAAN
YMPÄRISTÖKESKUS

ISBN 952-11-2419-9 (PDF)

ISSN 1796-1947 (verkkoj.)

POHJOIS-POHJANMAAN YMPÄRISTÖKESKUS

POHJOIS-POHJANMAAN YMPÄRISTÖKESKUKSEN
RAPORTTEJA 01 | 2006

Öljyntorjuntaharjoitus
Helga 2006
Loppuraportti

Öljyntorjuntaharjoitus 30.5.–31.5.2006

Mari Wuolio, Timo Yrjänä ja Liisa Kantola (toim.)

Oulu 2006

Pohjois-pohjanmaan ympäristökeskus



POHJOIS-POHJANMAAN
YMPÄRISTÖKESKUS

POHJOIS-POHJANMAAN YMPÄRISTÖKESKUKSEN
RAPORTTEJA 1 | 2006

Pohjois-Pohjanmaan ympäristökeskus

Ympäristönsuojelu

Toimittaneet: Mari Wuolio, Timo Yrjänä ja Liisa Kantola

Taitto: Mari Wuolio

Sisäsivujen kuvat: Raimo Viinämäki, Saara Saarinen, Jouko Pirttijärvi, Rajavartiolaitoksen arkisto

Julkaisu on saatavana internetistä:
www.ymparisto.fi/ppo/julkaisut

Oulu 2006

ISBN 952-11-2419-9 (PDF)
ISSN 1796-1947 (verkkoj.)

SISÄLLYS

1 Johdanto	5
2 Harjoitusvalmistelut	6
2.1. Harjoituksen suunnittelu	6
2.2. Harjoiteltu tilanne	6
2.2.1. Haverialuksen taustat	6
2.2.2. Onnettomuustilanne	7
2.2.3. Karilleajo	7
2.3. Öljyvahingon simulointi	10
3 Harjoituksen kulku	11
3.1. Osallistujat	11
3.1.1. Harjoitukseen osallistuneet alukset	12
3.2. Meripelastusvaihe	13
3.2.1. Meripelastusvaiheen maalitoiminta	13
3.3. Öljyntorjuntavaihe	15
3.4. Tiedottaminen	17
3.4.2. Öljyonnettomuudesta ja sen torjunnasta tiedottaminen	17
3.5. Kuvia harjoituksesta	18
4 Palaute	20
4.1. Debriefing-tilaisuus	20
4.2. Johtoryhmän jäsenten kommentteja	21
4.2.1. Torjuntatöiden johtaja Timo Yrjänä	21
4.2.2. Merenkulun tarkastaja Jarmo Kokko, Merenkululaitos	22
4.2.3. Pelastustarkastaja Juha Vilkki, Oulun lääninhallitus, pelastusosasto	23
4.3. Kokemukset aluksilla	24
4.3.1. Alpo	24
4.3.2. Vartiolaiva Tursas	24
4.3.3. Halli	25
4.4. Rajavartiolaitoksen kommentit	26
4.4.1. Länsi-Suomen Merivartiosto	26
4.4.2. Turun vartiolentue	27
4.5. Pelastuslaitoksen kommentit	28
4.6. Ympäristökeskuksen kokemus maalitoiminnasta	29
4.7. Tarkkailijoiden/kutsuvieraiden kommentteja	29
4.8. Tiedottaminen, ulkoinen	31
4.9. Keskeisimmät kehitysehdotukset	33
Liitteet	34
Liite 1. Harjoitus suunnitelma	34
Liite 2. Harjoituksen tiedotussuunnitelma	39
Liite 3. Tiedotussuunnitelma Perämerellä tapahtuvaa öljyonnettomuutta varten	42
Liite 4. Öljyntorjuntaharjoitus "Helga" 2006, 31.5.2006 -loki	44
Liite 5. Tiedotteet, 4 kpl	46
Kuvailulehti	51
Presentationsblad	52

Sanasto**Ordlista****Vocabulary**

ACO	Lentotoiminnan koordinaattori	Koordinator för flygverksamhet	Aircraft co-ordinator
AYK	Alueellinen ympäristökeskus	Lokala miljöcentral	Local Environment Centre
DO	Dornier valvontalentokone	Dornier övervakningsflygplan	Dornier Pollution Surveillance aircraft
DU	Haverialus	Haverist	Distress unit
FT	Jalka (mittayksikkö)	Fot	Foot
GMDSS	Maailmanlaajuinen merenkulun hätä- ja turvallisuusjärjestelmä	Internationell nöd - och säkerhetssystem för sjöfarten	Global maritime distress and safety system
GMT	Kansainvälinen aika	Internationell tid	Greenwich mean time
HÄKE	Hälytyskeskus	Nödcentral	Emergency Centre
Joke	Johtokeskus	Ledning central	Leading Centre
LSMV	Länsi-Suomen merivartiosto	Västra Finlands sjöbevakningssektion	West Finland Coast Guard
MRCC	Meripelastuskeskus	Sjöräddningscentral	Maritime rescue co-ordinator centre
MRSC	Meripelastuslohkokeskus	Sjöräddningsundercentral	Maritime rescue co-ordinator sub-centre
NOSC	Meritorjunnan johtaja	National koordinator ombord	National on scene co-ordinator
OSC	Onnettomuuspaikan johtaja	Ledare på olycksplatsen	On-scene co-ordinator
OulMvA	Oulun merivartiosto	Uleåborgs sjöbevakning	Oulus coastguard
PORTNET	Satamaviranomaisten tietojärjestelmä	Hamnmyndigheternas information system	Harbour authorities information system
PPO	Pohjois-Pohjanmaan ympäristökeskus	Norra Österbottens miljöcentral	North Ostrobothnia Regional Environment Centre
Puma	Super Puma -helikopteri	Super Puma räddningshelikopter	Super Puma - rescue helicopter
RC	Torjuntätöiden johtaja	Bekämpnings ledare	Rescue co-ordinator
RVL	Rajavartiolaitos	Gränsbevakningsväsendet	The Border Guard
SEPE	Pelastushelikopteri SEPE	Räddningshelikoptern, SEPE	Rescue helicopter
SMC	Meripelastusjohtaja	Sjöräddningsledare	Search and rescue mission co-ordinator
SOSC	Meritorjunnan johtaja	National on scene koordinator	Supreme on scene co-ordinator
SRU	Pelastusyksikkö	Efterspannings- och räddningsenhet	Rescue unit
SYKE	Suomen ympäristökeskus	Finlands miljöcentral	Finnish Environment Institute
Toje	Toiminta-alueen johtoelin	Verksamhetsområdets ledning	Action areas leading
Virve	Viranomaisverkko	Myndighets nät	Communication system for authority
VFR	Näkölentösäännöt	Regeln för visuala flygningar	Visual Flight Rules
VTS	Keskitetty väylänvalvontajärjestelmä	Fartygens trafikinformationservice	Vessel traffic service
WGS	Kansainvälinen koordinaattijärjestelmä	International koordinat system	World Geodetic System
YM	Ympäristöministeriö	Miljöministeriet	Ministry of Environment

1 Johdanto

Merellä sattuvien öljyonnettomuuksien torjunta on erittäin kallista ja vaati monien eri viranomaisten, laitosten ja usein myös valtioiden välistä saumatonta yhteistyötä. Tehokkaan torjunta- ja pelastusorganisaation ylläpitäminen edellyttää harjoittelemista tositilanteiden varalle. Tällainen monialaonnettomuusharjoitus pidettiin Oulussa 30.5.–31.5 2006 (HELGA 2006).

HELGA 2006:n harjoitusalue sijaitsi lähes välittömästi Oulun kaupungin edustalla olevalla merialueella. Harjoitus perustui yhteispohjoismaiseen Kööpenhaminan sopimukseen (1998) sekä Pohjanlahden alueen alusöljy- ja kemikaalivahinkojen torjuntasuunnitelmaan.

Harjoitukseen osallistuivat Suomesta mm. seuraavat alukset: Tursas, Halli, Letto, Oili IV, Oulu V4, Raahe Meri 5, Alpo ja Hailuoto V1. Lisäksi harjoitukseen osallistui Dornier valvontalentokone ja meripelastushelikopteri. Ruotsista harjoitukseen osallistui kaksi suurehkoa öljyntorjunta-alusta, 004 ja 005. Etsintä- ja pelastusyksiköitä oli Oulu–Koillismaan ja Jokilaaksojen pelastuslaitoksista, Länsi-Suomen merivartiostosta, Oulun kihlakunnan poliisilaitokselta sekä Oulun-, Kellon Kiviniemen- ja Iin meripelastusyhdistyksistä.

Harjoituksen päämääränä oli harjoitella yhteistoimintaa monialaonnettomuus-tilanteessa. Monialaonnettomuudessa vahinko uhkaa tai koskee samanaikaisesti ihmishenkeä, omaisuutta ja ympäristöä. Monialaonnettomuutta johdetaan pelastuslain mukaisessa järjestyksessä, kunnes hengenvaara on ohi. Harjoitukseen sisältyi torjuntatoimien johtamista, meripelastusta, kalustokuljetuksia onnettomuuspaikalle ja tilanteen mukaisia öljyntorjuntatoimenpiteitä, kuten öljyn keräämistä merialueella sekä ilma-alusten käyttöä.

Harjoituksen suunnitteluun ja järjestelyihin osallistuivat Pohjois-Pohjanmaan ympäristökeskus, Suomen ympäristökeskus, Länsi-Suomen merivartiosto ja Oulu–Koillismaan pelastuslaitokset. Harjoitusta seuraamaan oli pyydetty myös kutsuvieraita, joita oli läsnä noin 20 henkilöä. Lisäksi harjoitukseen oli kutsuttu tarkkailijoita eri tehtäviin.

Tähän raporttiin on koottu harjoituksen yhteydessä syntynyt keskeinen kirjallinen materiaali. Tarkkailijoiden ja muiden havaitsijoiden tekstiä on raportin toimituksen toimesta yhdenmukaistettu. Harjoituksen kulku -osio on koottu havainnoitsijoiden teksteistä sekä toimituksen omista muistiinpanoista. Vaikka eri kirjoittajien teksteissä on päällekkäisyyttä ja jopa ristiriitaisuuksia, ne haluttiin ottaa mukaan raporttiin, koska niiden kautta voi saada kuvan mm. siitä, miten tieto on tavoittanut eri toimijat ja miltä tilanne on eri vaiheessa näyttänyt harjoituksen eri toimintapaikoissa.

Tämän raportin päätarkoitus on kuvata HELGA-harjoituksen kulku suunnitelmasta toteutukseen sekä arvioida harjoituksen onnistumista. Raportti on pyritty laatimaan siten, että se toimisi lähtömateriaalina muiden vastaavien harjoitusten suunnittelijoille sekä mahdollisten tositilanteiden torjuntatöiden organisoijille.

2 Harjoitusvalmistelut

2.1.

Harjoituksen suunnittelu

Harjoituksen suunnittelutyö käynnistettiin marraskuussa 2005 ja ensimmäinen suunnittelukokous oli 16.12., jolloin sovittiin harjoituksen yleisestä sisällöstä. SYKE määräsi harjoituksen johtajaksi Timo Yrjänän. Suunnittelutyöryhmään kutsuttiin jäsenet Oulu–Koillismaan pelastuslaitoksesta, Suomen ympäristökeskuksesta, Rajavartiolaitoksesta ja Pohjois-Pohjanmaan ympäristökeskuksesta. Keväällä 2006 ryhmään tulivat mukaan Oulun lääninhallituksen ja Oulun sataman edustajat.

Suunnittelutyöryhmä laati harjoitus suunnitelman (liite 1). Harjoituksesta ja sen kulusta tiedottamista varten laadittiin tiedotussuunnitelma (liite 2). Onnettomuustilannetta varten laadittiin myös tiedotussuunnitelma (liite 3). Suunnitelma hyväksyttiin SYKEN viestintäyksikössä ja esiteltiin myös harjoituksen johtoryhmälle.

Harjoittelun tilanteen kuvauksen laatimisesta vastasi pääosin Kaarlo Heikkinen Oulun satamasta.

2.2.

Harjoiteltu tilanne

2.2.1.

Haverialuksen taustat

M/T Utopia on bensiini- ja polttoöljylastissa matkalla kohti Oulun Satamaa. Alus on purkanut osan lastistaan Kokkolaan, Luulajaan ja Kemiin. Aluksen loppulastina on Ouluun 2 700 tonnia kevyttä polttoöljyä ja 3 200 tonnia lyijytöntä bensiiniä. Aluksen bunkkeritilanne (polttoaineet ym.) :

- raskas polttoöljy 535 tonnia
- kevyt polttoöljy 73 tonnia
- voiteluöljyä 11 tonnia
- makeaa vettä 65 tonnia
- jäteöljyä ja vedensekaista öljyä 38 tonnia
- kannella olevassa erillisessä 50m³ säiliössä on edelliseltä matkalta jäänyttä asetonia 19 m³.

M/T Utopia on vuonna 1986 Japanissa rakennettu, ikäisekseen hyväkuntoinen ja katsastettu alus. Aluksella on 18 hengen miehistö, joka on lähtöisin Kauko-Idästä. Henkilökunta käyttää keskenään työkielenä omaa äidinkieltään. Luotsien, satamaviranomaisten, lastiterminaalien ym. kanssa päällystö käyttää englantia. Miehistön englannin kielen taito on vaihteleva. Aluksen rahtaus päättyy tämän matkan jälkeen, koska rahtaa ei käytä yli 20 vuotta vanhoja aluksia. M/T Utopian seuraava komennus Oulun jälkeen on "KIEL FOR ORDERS" missä alus todennäköisesti telakoidaan.

Aluksen sijaispäällikkönä on 62-vuotias merikapteeni, joka on aloittanut tällä laivalla noin viikko sitten. Hän on jäämässä eläkkeelle tämän työvuoron jälkeen. Lyhyiden merimatkojen ja satamissa olemisten takia hän on valvonut lähes 2 vuorokautta. Muu miehistö on ollut aluksella noin yhden kuukauden.

Tietoja aluksesta

- suurin pituus 141 metriä
- leveys 22,5 metriä

- suurin syväys 9,10metriä
- kantavuus 15 050 tonnia
- nopeus 16 solmua
- alus voi ottaa 6 300 tonnia painolastia

Aluksella on kaksoispohja. Polttoainetankit sijaitsevat aluksen peräosassa konehuoneen alapuolella. Niitä ei ole suojattu kaksoispohjalla. Kaksoispohjan korkeus on n. 90 cm. Aluksella on 12 lastitankkia; 1-6 oikea/vasen.

2.2.2.

Onnettomuustilanne

Alus on matkalla kohti Oulun Satamaa noin 15 solmun nopeudella. Aluksella on luotsi. Matka-aika satamaan on n. 50 min.

- keulasyväys 4,5m
- peräsyväys 6,0m
- ei kallistumaa
- uppouma n. 8000 tonnia

Keulassa olevat lastitankit 1-2 oikea/vasen ovat tyhjä ja niitä pestään ja höyrytetään seuraavaa lastausta varten. Keulapiikissä on painolastia n. 225 tonnia (n. 50 % kapasiteetista). Komentosillalla on päällikkö, 2.perämies sekä ruorimies. 1-2 tankkien alla olevat painolastitankit ovat täynnä.

Karilleajo – 10 min

Aluksen päällikkö poistuu hetkeksi hyttiinsä käydäkseen aamiaisella, suihkussa ja vaihtaakseen vaatteita, koska Oulun Sataman liikennepäällikkö on luvannut tulla tapaamaan häntä laivan saavuttua laituriin. Vastuu siirretään vahtivuorossa olevalle aluksen nuorelle 2. perämiehelle.

Lähestyttäessä väylän kapeassa mutkassa olevaa kääntöpaikkaa aluksella tulee "blackout".

Blackout-tilanteessa M/T Utopian peräsin kääntyy ääriasentoonsa ja 15 solmun nopeudella liikkuva alus kääntyy voimakkaasti oikealle.

Päällikkö saapuu nopeasti komentosillalle ja ottaa komennon sekä määrää ankkurit laskettaviksi. Ankkurien kaukokäyttö ei kuitenkaan toimi, koska ohjausjärjestelmän hydraulikkapaine on liian alhainen. Päällikkö huutaa kannella olevalle matruusille käskyn juosta keulapakalle ja laskea molemmat ankkurit.

2.2.3 .

Karilleajo

M/T Utopia ajautuu n. 15 solmun nopeudella väylän vieressä olevalle kivikolle pysähtyen sille. Ankkurit lasketaan juuri ennen karilleajoa mutta ne eivät enää ehdi jarruttamaan alusta.

Luotsi yrittää ottaa kännykällään yhteyden VTS:ään mutta päällikkö estää tämän ja ottaa samalla pois luotsin puhelimen. Päällikkö yrittää soittaa varustamoon mutta aikaeron takia varustamossa ei ole enää henkilökuntaa paikalla.

+ 5min

Apukoneet ja hätägeneraattori käynnistyvät. Konehuoneesta ilmoitetaan että yksi konemestari on loukannut itsensä pudotessaan konehuoneen portailta karilleajon yhteydessä. Hänellä on vertavuotava haava päässään ja hän on tajuton. Neljä miestä alkaa siirtää paareilla häntä konehuoneen alimmalta tasolta sairashyttiin.

+ 8 min

Päällikkö määrää luotaamaan käsiluodilla vesisyvytydet aluksen ympäriltä ja tarkastamaan mahdolliset vuodot sekä peräsimen ja potkurin toiminnan.

Päällikkö arvelee että alus on karilleajon jälkeen tasakölillä, eli keulan ja perän syväydet ovat samat. Aluksella on noin 5 asteen kallistuma oikealla.

+12 min

Konehuoneesta ilmoitetaan että peräsintä ei voi liikuttaa ja että raskasöljytankkien pinta nousee. Päällikkö päättelee että pohjassa täytyy olla reikiä.

+14 min

Konehuoneesta ilmoitetaan, että painolastitankkeihin 3-4 oikea ja vasen tulee vettä. Pumput käynnistetään.

+ 16 min

Konehuoneesta ilmoitetaan että myös keulapiikkiin tulee vettä. Pumpaus aloitetaan.

+ 20 min

Loukkaantunut konemestari saadaan sairashyttiin.

+21 min

Yliperämies tuo komentosillalle luotaustiedot.

- suoraan keulan edessä 41 jalkaa 6 tuumaa
- keulasta 20 metriä perään päin oikealla 36 jalkaa ja vasemmalla 37 jalkaa 6 tuumaa
- keulasta 40 metriä perään päin oikealla 30 jalkaa ja vasemmalla 31 jalkaa 6 tuumaa
- keulasta 60 metriä perään päin oikealla 27 jalkaa 5 tuumaa ja vasemmalla 29 jalkaa
- keskilaivalla (noin 70 m. keulasta) oikealla 15 jalkaa ja vasemmalla 18 jalkaa
- keulasta 90 metriä perään päin oikealla 11 jalkaa 7 tuumaa ja vasemmalla 13 jalkaa
- suoraan perän takana 16 jalkaa 8 tuumaa

Huom. Mitat ovat jaloissa ja tuumissa koska aluksen alkuperäisenä omistajana oli englantilainen varustamo ja jonka tilaamia käsiluodit ovat.

Alus on peräosastaan tiukasti karilla. Keulaosa on ylittänyt karin ja se on ”tyhjän päällä”.

+ 23 min

Bothnia VTS kutsuu Utopiaa mutta alus ei vastaa kutsuun.

+26 min

Päällikkö, yliperämies ja luotsi päättävät että alus on tiukasti karilla eikä sitä saada omin avuin irti. Päällikkö pyytää luotsia ilmoittamaan tilanteesta Bothnia VTS:ään ja tilaamaan sukeltajan tutkimaan pohjaa. Lisäksi ilmoitetaan että pohjassa on pieniä repeämiä mutta ei öljyvuojoja. Lisäksi pyydetään loukkaantuneen konemestarin maihin kuljetusta.

Lisäksi maihin ilmoitetaan em. luotaustiedot (jalkoina ja tuumina).

+ 35 min

Meripelastuksen johtokeskus kutsuu Utopiaa ja ilmoittaa että alukselle lähetetään helikopteri hakemaan loukkaantunutta konemestaria ja että samalla alukselle laskeutuu pelastustoiminnan operatiivinen johtaja.

Alus ilmoittaa että yksi merimies on kateissa. Arvellaan pudonneen mereen.
-> maalialus heittää pelastusrenkaan veteen

+ 37 min

Pohjasta kuuluu pahaenteistä ääntä ja alus liikaa hieman eteenpäin. Pällikkö havainnoi että alus alkaa hitaasti painua keulalleen ja kallistuma oikealla kasvaa. Kallistuma on nyt noin 8 astetta. Tilanne ilmoitetaan johtokeskukseen.

+ 40 min

Konehuoneesta ilmoitetaan, etteivät painolastipumput tunnu imevän tehokkaasti. Syyksi arvellaan karilleajossa mahdollisesti rikkoutuneita putkilinjoja.

Tämä tieto välitetään johtokeskukseen ja pyydetään samalla että helikopteri toisi tullessaan voimakkaita uppopumppuja.

+ 45 min

Komentosillalla havainnoidaan että alus painuu yhtä keulalleen ja kallistuma kasvaa. Samalla komentosillalle tulee tieto että tyhjinä oleviin lastitankkeihin 1-2 oikea & vasen tulee vettä ja ne täyttyvät. Tästä päätellään että pohjassa saattaa olla suuria repeämiä. Tieto ilmoitetaan johtokeskukseen. Samalla kerrotaan että perässä näkyy pieni öljyvana.

Tämän jälkeen maalialus aloittaa varovasti turpeen levityksen jatkaen sitä + 68 min saakka.

+ 48 min

Toinen apukone sammuu. Käytössä on yksi apukone ja hätägeneraattori. Tämä ilmoitetaan johtokeskukseen.

+50 min

Konehuone ilmoittaa tulipalosta. Raskasöljyseparaattorien päälle on päässyt valumaan kevyttä polttoöljyä, joka on syttynyt palamaan. Aluksen konemiehistö sammuttaa paloa. Ilmoitetaan johtokeskukseen.

+ 58 min

Konehuoneesta ilmoitetaan että palo saatiin sammumaan. Yksi konemies on saanut palovammoja käsiinsä, yläruumiiseensa ja kasvoihinsa. Hän on tajuissaan mutta valittaa kovasti kipujaan. Siirretään sairashyttiin. Tilanne ilmoitetaan johtokeskukseen.

+ 60 min

Keula painuu edelleen ja merenpinta lähestyy keulassa pääkantta. Kallistuma oikealle on noin 25 astetta. Alus on jyrkässä keulatrimitissä. Apukone sammuu koska polttoaineen syöttö ei toimi enää tässä trimmissä ja kallistumassa. Vaikuttaa myös siltä, että aluksen keula on taipunut keskilaivalta alkaen alaspäin. Em. asiat ilmoitetaan johtokeskukseen.

+ 62 min

Pällikkö valittaa luotsille huonoa oloaan. Luotsi havainnoi että päällikön kasvot ovat kalpeat ja ääni takeltelee.

+ 65 min

Kallistuma kasvaa. Kannella oleva 50 m³ lastisäiliö, jossa on 19 m³ asetonia repeytyy irti kiinnikkeistään ja tippuu mereen. Säiliö ei vuoda ja se pysyy pinnalla. Kukaan ei loukkaannu. Säiliö ajelehtii hitaasti tuulen mukana. Ilmoitetaan johtokeskukseen.

-> maalialus heittää veteen ison kelluvan esineen + kirjoittaa siihen ASETONIA

+ 68 min

Aluksen rungossa tuntuu keulasta lähtöisin oleva tömähdyks. Komentosillalla päätellään että keula on nyt kiinni pohjassa. Kallistuma kasvaa noin 40 asteeseen. Häätgeneraattori sammuu. Potkurista noin puolet on vedenpinnan yläpuolella. Radiopuhelimet toimivat vara-akuilla. Komentosillalla havainnoidaan että aluksen kansi on taipunut keulaosastaan hieman ylöspäin. Tästä päätellään, että rungossa voi olla repeämä. Samalla tunnetaan voimakasta bensiinin hajua. Kannelta ilmoitetaan että tankkien 4 oikea ja vasen kohdilla on ulkosivussa repeämät joista ruiskuaa ulos bensiiniä. Miehistö määrätään valmiuteen jättää laiva ja määrätään pukemaan pelastautumispuvut päälleen. Em. tiedot ilmoitetaan johtokeskukseen.

-> maalialus aloittaa runsaan turpeen levityksen veteen

+ 70 min

Aluksen perän takana havaitaan raskasta polttoöljyä. Se tulee ulos repeytyneistä pohjatankeista koska aluksen keulatrippi ja kallistuma on niin suuret. Super Puma aluksen lähellä. (= ehtiikö vai tuleeeko ehkä jo aikaisemmin?) Ilmoitetaan johtokeskukseen.

+ 73 min

Päällikkö valittaa voimakasta rintakipua ja kaatuu komentosillan lattialle. Perämies ja tähyttäjä elvyttävät päällikköä. Yliperämies ottaa johtovastuun. Ilmoitetaan johtokeskukseen.

- Super Puma ei voi tulla aluksen läheisyyteen koska bensiinihöyryt saattavat räjähtää
- pelastusveneitä ei voi laskea koska aluksella on suuri keulatrippi ja kallistuma
- merivartioston aluksien saapuminen?
- pelastuslaitoksen aluksien saapuminen?
- antaako laiva Maydayn?
- loppuvaiheessa on loukkaantuneita ja sairaita yht. 3 henkilöä
- onko tapahtumien kulku liian hidask vai nopea?
- pitäisikö öljyvuoto aloittaa jo aiemmin?

2.3.

Öljyvahingon simulointi

Harjoituksessa öljyä kuvattiin turpeella, jota levitettiin mereen vahinkoalukselta (Hinaaja Alpo) ja rajavartiolaitoksen MOB-veneestä. Sakari Kalliokoski Pohjois-Pohjanmaan ympäristökeskuksesta johti maalitoimintaa.

Turvetta levitettiin vahinkoaluksen kulkureitille karilleajopaikalta ankkurointi-paikalle, sekä isojen laivojen ympärille yhteensä 30 säkkiä. Alpo levitti säkeistä 22, MOB loput.

3 Harjoituksen kulku

Harjoituksen loki liitteessä 4.

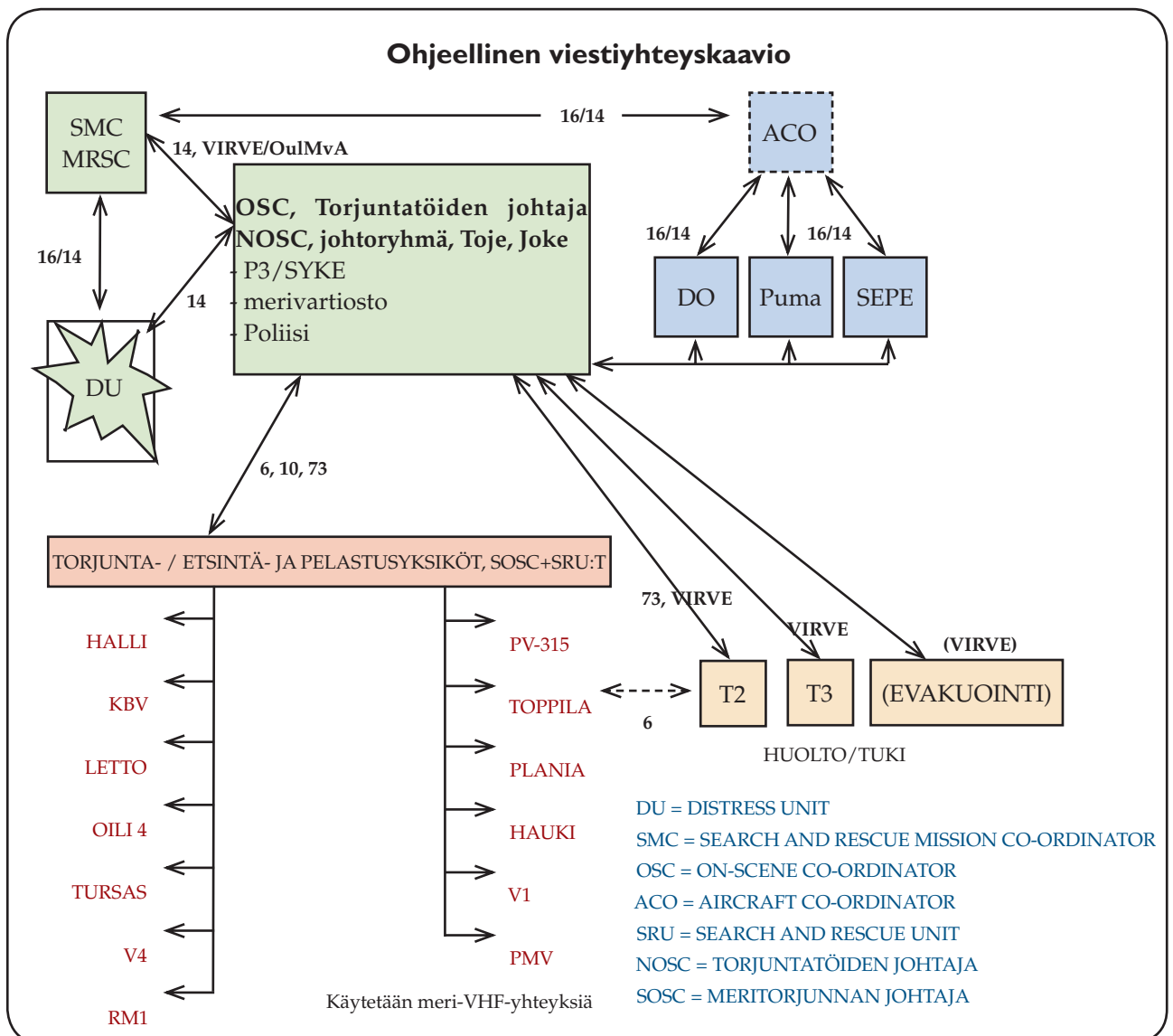
3.1.

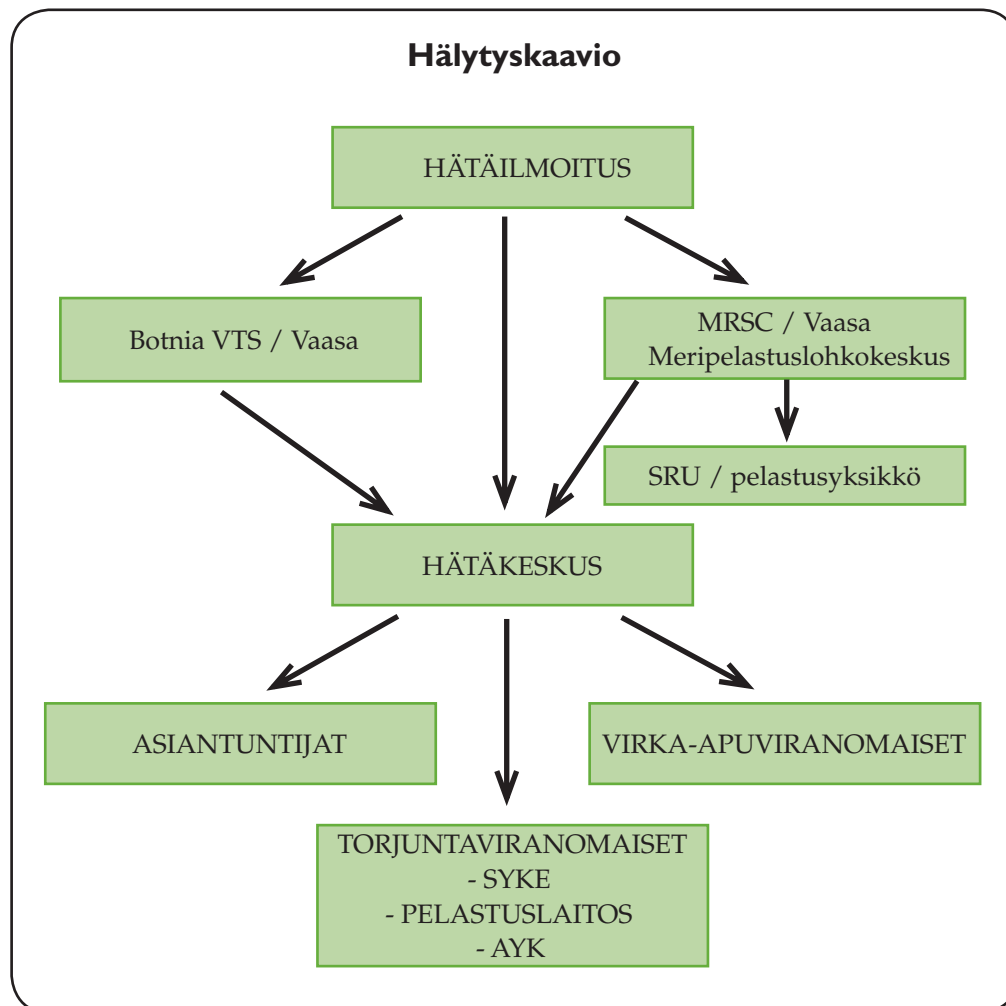
Osallistujat

Harjoitukseen osallistui edustajia Suomen ympäristökeskuksesta (SYKE), Pohjois-Pohjanmaan ympäristökeskuksesta (PPO), Rajavartiolaitokselta (RVL), Merivoimilta, Oulu-Koillismaan pelastuslaitokselta, Oulun lääninhallituksesta, Varustamoliikelaitoksesta, Meripelastusyhdistyksistä ja poliisista. Ruotsista harjoitukseen osallistui rannikkovartiosto (Kustbevakning).

Johtoryhmän kokoonpano

- Torjuntatyön johtaja Timo Yrjänä, Pohjois-Pohjanmaan ympäristökeskus
- Urpo Rounaja, Oulu-Koillismaan pelastuslaitos
- Mika Haverinen, Oulu-Koillismaan pelastuslaitos
- Jarmo Kokko, Merenkulun tarkastaja, Merenkululaitos
- Juha Vilkki, pelastustarkastaja, Lääninhallituksen pelastusosasto
- Mika Kuurre, OSC (On-scene co-ordinator, meripelastusvaihe), Rajavartiolaitos





Johtoryhmän yhteydessä työskentelevät myös

Liisa Kantola, tiedottaja, Pohjois-Pohjanmaan ympäristökeskus
 Sanna Kelhä, kirjuri, Pohjois-Pohjanmaan ympäristökeskus
 Timo Alaraudanjoki, tarkkailija, Lapin ympäristökeskus

Merellä toimintaa johtivat

Timo Saarikko OSC, (On-scene co-ordinator, öljyntorjuntavaihe), Länsi-Suomen merivartiosto
 Antti Hanhineva, palomestari, Oulu–Koillismaan pelastuslaitos, Pohja P3
 Tauno Toivanen, palopäällikkö, Oulu–Koillismaan pelastuslaitos, Pohja P1

3.1.1.

Harjoitukseen osallistuneet alukset

Rajavartiolaitos

Vartiolaiva Tursas, sisäänrakennettu harjakeräysjärjestelmä
 2 partiovenettä Virpiniemestä
 Dornier valvontalentokone
 Super Puma Turun vartiolentue

Merivoimat

Öljyntorjunta-alus Halli, sisäänrakennettu harjakeräysjärjestelmä

Varustamoliikelaitos

Öljyntorjunta-alus Letto Oulu, sisäänrakennettu harjakeräys järjestelmä
 Öljyntorjunta-alus Oili IV Kokkola, sisäänrakennettu harjakeräys järjestelmä

Pelastuslaitos

Oulu V4, itsenäisesti keräävä, harjakeräimet
Hailuoto V1, yhteysalus
Raahe Meri 5, itsenäisesti keräävä, harjakeräimet
Oulu V1

Ruotsi

Öljyntorjunta-alus KBV004
Öljyntorjunta-alus KBV005

Maalialus

Hinaaja Alpo
Rajavartiolaitoksen Mob

Meripelastusyhdistykset

PV-Toppila, Oulu
PV-Hauki, Kiviniemi
PV-Plania, Ii

3.2.

Meripelastusvaihe

Meripelastusvaiheessa toiminnan johto tapahtui eri tavoin kuin myöhemmässä öljyntorjuntavaiheessa. Meripelastusvaiheessa ylin johtovastuu oli meripelastusjohtajalla (SMC, sijainti Vaasassa) jonka alaisuudessa toimi onnettomuuspaikan johtaja (on-scene-co-ordinator, OSC, sijainti ensin VL Tursaksella, myöhemmin Virpiniemessä). OSC:n alaisuudessa toimivat; johtoryhmä, tukitoiminnot, tiedustelu ja torjunta / etsintä -pelastusyksiköt. Meripelastusvaiheessa ensisijaisena tehtävänä oli pelastaa ihmishenget ja toissijaisesti käynnistää muut pelastustoimet. Toiminnan ylin johto, SMC, vastasi toiminnon kulusta ja OSC määräysten ja toimenpiteiden toimeenpanosta.

Johtoryhmä kokoontui Virpiniemen merivartiostamolle aiemmin sovitun mukaisesti. Harjoitusajan lyhyden vuoksi hälytysjärjestelmän kautta tulevia kutsuja ei jäänyt odottamaan. Johtoryhmässä olivat läsnä alueellisen pelastuslaitoksen, lääninhallituksen, merenkulkuhallituksen, alueellisen ympäristökeskuksen ja rajavartiolaitoksen edustajat. Meripelastusvaiheessa johtoryhmä käytännössä valmisteli tulevaa öljyntorjuntavaihetta ja seurasi samalla tapahtumien kulkua meripelastuksen osalta.

3.2.1.

Meripelastusvaiheen maalitoiminta

Bothnia VTS saa onnettomuusaluksen luotsilta tiedon, että alus on ajanut matalaan Pensaskarin länsipuolella. Luotsin mukaan pohjakosketus oli "aika kova". VTS aloittaa toimenpideohjeiston mukaiset alkutoimenpiteet:

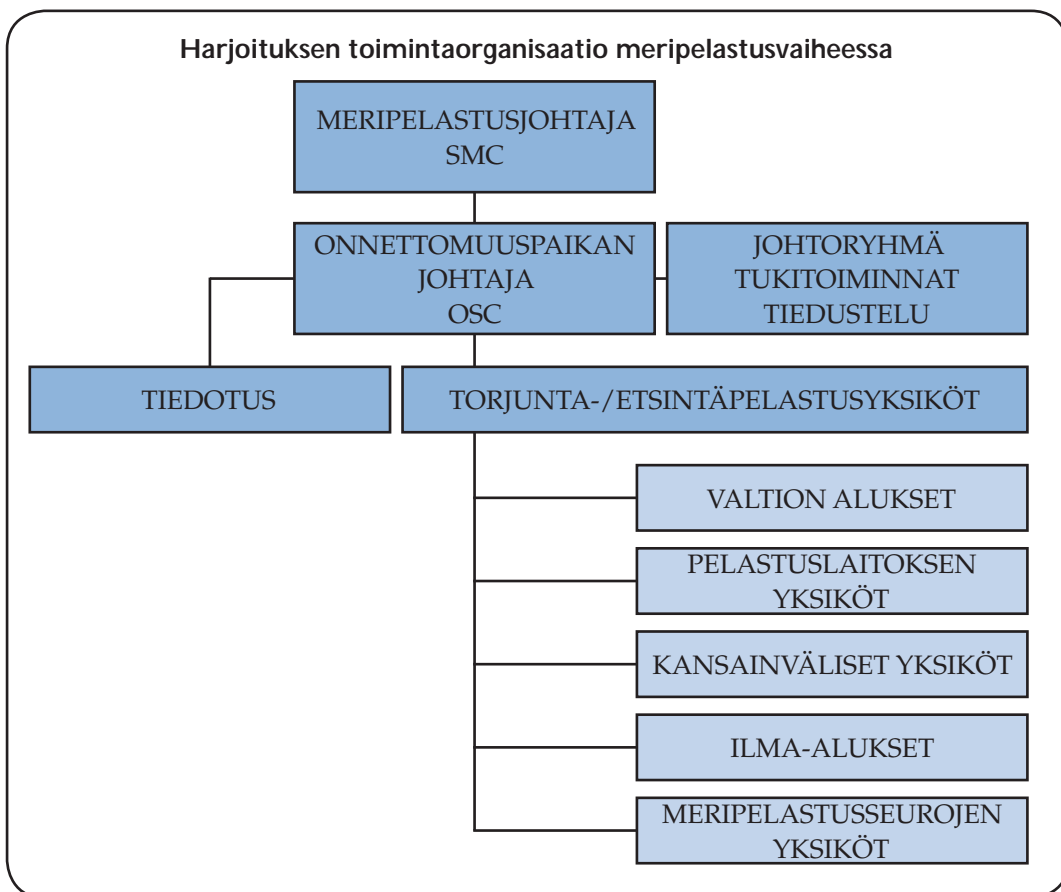
- Hälyttää Meripelastuslohkokeskuksen (joka sijaitsee samassa tilassa)
- Ryhtyy ohjaamaan ja varoittamaan muuta meriliikennettä
- Valmistautuu väyläalueen liikenteen rajoittamiseen
- Ilmoittaa tilanteesta merenkuluntarkastajalle
- Ilmoittaa merenkulun liikennetoimialajohtajalle
- Ilmoittaa onnettomuustutkintakeskukselle
- Selvittää aluksen tiedot (tekniset tiedot, lasti, varustamo, huolitsija)

Meripelastuslohkokeskus on yhteydessä onnettomuusalukseseen ja saa kuulla, että aluksen konemestari on pudonnut törmäyksen voimasta rappusilta konehuoneeseen, loukannut päänsä pahasti ja on tajuton. Meripelastuslohkokeskus pyytää aluksen päällikköä selvittämään aluksen miehistön lukumäärän ja vauriot, ja raportoimaan niistä sekä mahdollisuudesta laskeutua helikopterilla aluksen kannelle (vastaus kielteinen) mahdollisimman pian.

Toimenpiteet:

- Hälyttää Virpiniemen merivartioaseman sairaankuljetustehtävään
- Hälyttää Rovvltueen sairaankuljetustehtävään, ja mahdolliseen öljyhavainto-yms. tarkastustehtävään
- Aloittaa GMDSS-järjestelmän mukaisen pikaliikenteen (ei harjoitella)
- Ilmoittaa onnettomuudesta Pohjois-Pohjanmaan ja Kainuun hätäkeskukseen
- Koska kyseessä tankkialus ilmoittaa SYKEN päivystäjälle
- Konsultoi SEPEn lääkärin kanssa ja pyytää häntä varautumaan alukselle lähtöön RVL:n helikopterin mukana, lääkäri lupaa olla yhteydessä alukseen ja antaa ensiapuohjeita
- Ilmoittaa tilanteesta MRCC Turkuun ja pyytää ilmoittamaan LSMV:n (Länsi-Suomen Merivartioston) johdolle
- Selvittää Dornier valvontalentokoneen käyttömahdollisuuden
- Ilmoittaa tilanteesta OulMvA:n (Oulun Merivartioalueen) päivystäjälle
- Aloittaa tiedottamisen valmistelut (verkkotiedote)

Meripelastuslohkokeskus on yhteydessä onnettomuusalukseseen ja saa tietää, että aluksen päällikkö epäilee yhden henkilön pudonneen mereen. Tämä henkilö on nähty viimeksi tunti sitten aluksen messissä josta lähtenyt ulos tupakalle. Aluksen päällikkö kertoo aluksen ympärillä olevan vähän öljyä.



Toimenpiteet:

- Pyytää aluksen päällikköä etsimään kadonnutta alukselta, ja selvittämään onko aluksen mahdollista laskea MOB ja lähteä etsintään, vastaus kielteinen. Päällikkö ilmoittaa kuitenkin, että yksi tai kaksi pelastuslauttaa on laukaistu mereen
- Aloittaa GMDSS-järjestelmän mukaisen hätäliikenteen (ei harjoitella)
- Selvittää nopeimpien meripelastusyksiköiden paikat ja hälyttää ne etsintään (kaikki ennalta sovitut)
- Priorisoi helikopterin käytön – etsintä vai sairaankuljetus
- Suunnittelee etsintäalueen/-alueet
- Määrää OulMvA:n (Oulun merivartioalueen) päällikön, hänen sijaisensa tai OSC-koulutetun meripelastusjohtajaksi, OSC:ksi
- Ilmoittaa SYKEN päivystäjälle öljyhavainnosta, sopii kumpi ilmoittaa hälytyskeskukselle (HÄKE) ja muille öljyntorjunta-viranomaisille ja vapaaehtoisille
- Hälyttää Dornier valvontakoneen
- Informoi MRCC Turku

Meripelastuslohkokeskus on yhteydessä onnettomuusalukseen ja saa tietää komemestarin olevan sen verran hyväkuntoinen, että siirto mantereelle jatkohoitoon voidaan SEPEn lääkärin mukaan hoitaa venekuljetuksena.

Toimenpiteet:

- Käskee veneen sairaankuljetustehtävään
- Hälyttää ambulanssin HÄKEN kautta rantaan vastaan (kuvataan ”punaisella lipulla”)
- Pyytää yksiköitä sopimaan keskenään potilaan noutopaikan

Meripelastuslohkokeskus saa pintaetsijöiltä tiedon vedessä olevasta pelastuslautasta ja kateissa ollut henkilö on löytynyt hypotermisena.

Toimenpiteet:

- Käskee veneen sairaankuljetustehtävään ja muista veneistä apua esihoitotehtävään
- GMDSS-järjestelmän mukaisen hätäliikenteen peruuttaminen
- Ilmoitus etsintäyksiköille etsinnän peruuntumisesta
- Ilmoitus OSC:lle etsintäyksiköiden vapautumisesta muihin tehtäviin

3.3.

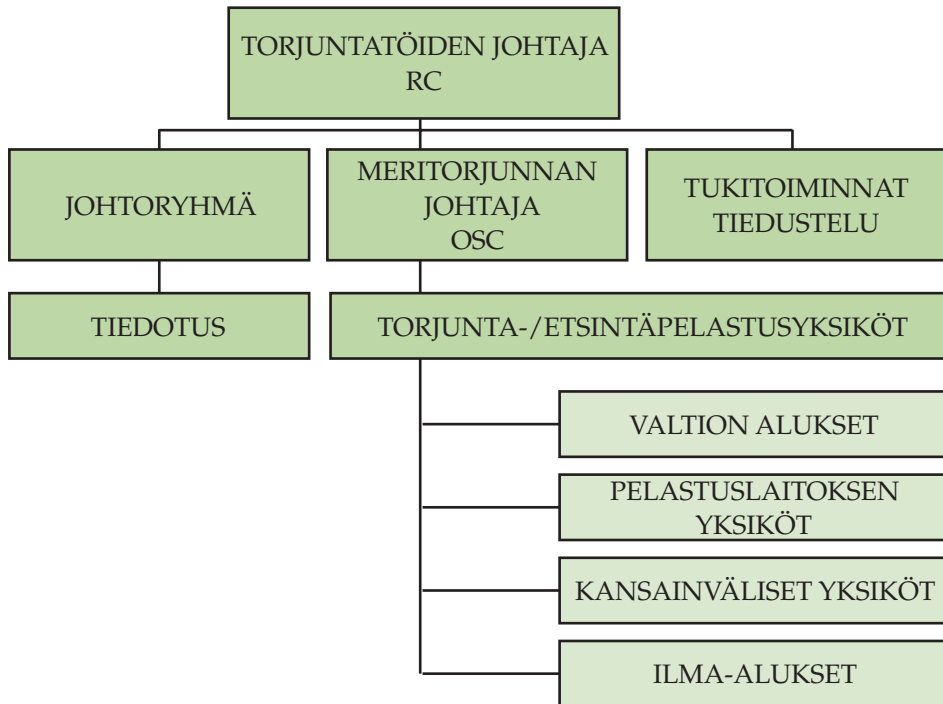
Öljyntorjuntavaihe

Öljyntorjuntavaiheessa johtovastuu siirtyi SYKelle, joka määräsi lain (Laki aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annetun lain muuttamisesta, annettu 30.12.2004¹) tarkoittamaksi torjuntaöiden johtajaksi ympäristönhoitopäällikkö Timo Yrjänän Pohjois-Pohjanmaan ympäristökeskuksesta. Yrjänä vastaa ao. ympäristökeskuksessa öljyntorjunnan viranomaistehtävistä. Ilmoitus johtovastuun siirtymisestä tuli SYKEN päivystyksestä Virpiniemen merivartioasemalle klo 7.55.

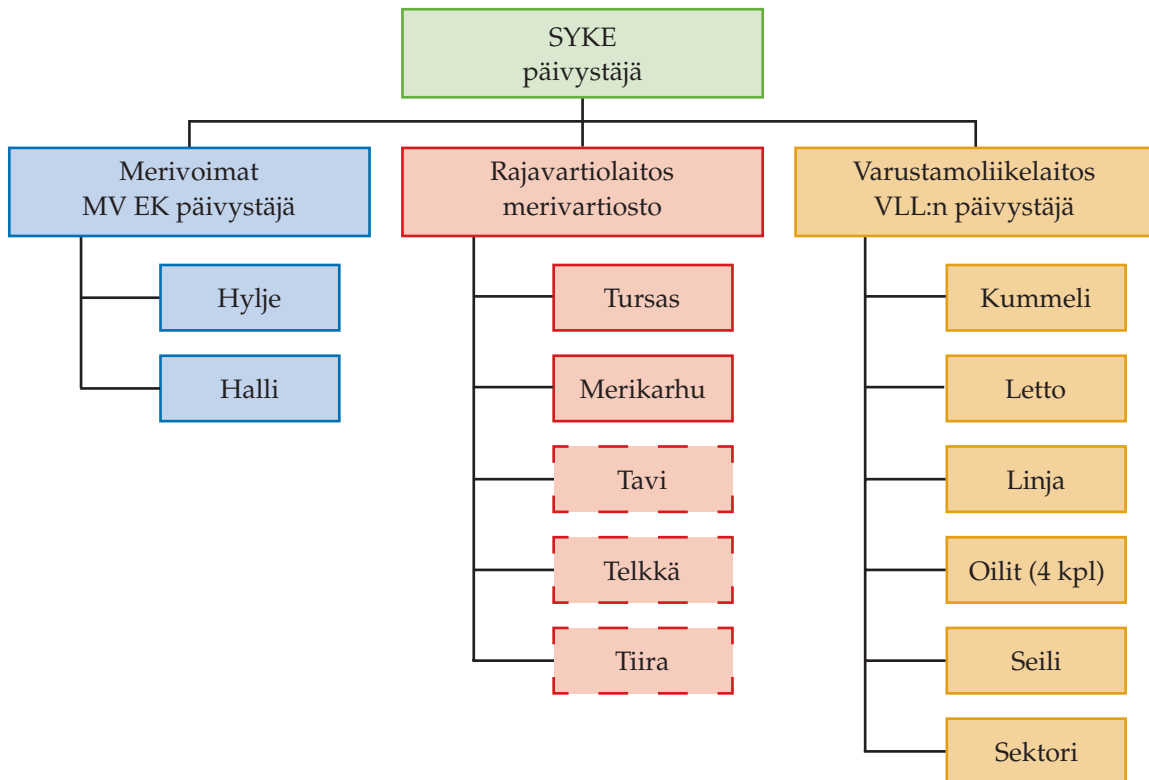
Öljyntorjunta-alus Halli ja sen kapteeni johti alusten toimintaa merellä itsenäisesti torjuntatöiden johtajalta saamiensa tilannetietojen ja ohjeiden mukaisesti. Torjuntatöiden johtaja ja meritoiminnan johtaja kävivät säännöllisesti tilannetietoja läpi suoran puhelinyhteyden kautta ja sopivat töiden etenemisestä. Johtoryhmä ei varsinaisesti pitänyt yhtään tilannekatsausta, vaan asioita käsiteltiin asiantuntijoiden kesken vapaissa keskusteluryhmissä johtoryhmän tai onnettomuusjohtopaikan tiloissa.

¹ www.finlex.fi/fi/laki/kokoelma/2004/20040208.pdf

Harjoituksen toimintaorganisaatio öljytorjuntavaiheessa



Öljytorjunta-alusten hälyttäminen



Johtoryhmässä Pelastuslaitoksen edustaja piti yllä tilannekuvaa. Käytetty tilannekuvajärjestelmä oli testivaiheessa. Tilannekuva heijastettiin seinälle kaikkien luettavaksi. Huomattava osa johtoryhmän saamista tiedoista jäi kirjaamatta kyseiseen järjestelmään.

Merenkulkulaitoksen keskeinen tehtävä on tämän tyyppisissä onnettomuustilanteissa mm. osallistua poliisiviranomaisten kanssa onnettomuusaluksen henkilöstön työkyvyn selvittämiseen ja antaa asiantuntija-apua aluksen irrottamisessa ja siirtämisessä satama-alueelle. Harjoituksessa kyseisen laitoksen edustaja työskenteli johtoryhmässä. Merenkulkuviranomaisen tehtäväksi johtoryhmässä muotoutui torjuntatöiden johtajan pyynnöstä selvittää mm. aluksen lastin laatu ja määrät sekä paljonko eri aineita oli päässyt tai tulee pääsemään mereen.

3.4.

Tiedottaminen

Liisa Kantola, Pohjois-Pohjanmaan ympäristökeskus

3.4.1.

Harjoituksesta tiedottaminen

Harjoituksesta tiedottamisesta vastasi Pohjois-Pohjanmaan ympäristökeskus. Kohdeyryhmänä olivat media, kutsuvieraat ja harjoituksen tarkkailijat. Lehdistölle, kutsuvieraille ja tarkkailijoille lähetettiin jokseenkin samansisältöinen kutsu. Kutsuvieras- ja tarkkailijakutsut lähetettiin 2.5.2006 ja lehdistökutsu (lehdistötiedote) 22.5.2006. Tiedote ja kutsu käännettiin ruotsiksi ja englanniksi ja jakelut tehtiin SYKEstä.

Harjoituksesta laaditut, harjoituksen järjestelyistä ja harjoituksen kulusta kertoneet suomenkieliset tiedotteet ovat liitteenä (5).

Osa tarkkailijoista, kutsuvieraat ja toimittajat seurasivat harjoitusta risteilijä Aleksandralla keskiviikkona 31.5. Kutsuvierasalus kävi tutustumassa myös johtoryhmätyöskentelyyn Virpiniemen merivartioasemalla. Kutsuvierasaluksella olleita tiedotusvälineiden edustajia ja kutsuvieraita avusti viestintäsihteeri Saara Saarinen (PPO).

Harjoituksen päätteeksi johtokeskuksessa laadittiin tiedote harjoituksen sujumisesta (tiedottaja Liisa Kantola, harjoituksen johtaja Timo Yrjänä sekä merivartioalueen varapäällikkö Markku Kohonen). Tiedottaja toimitti tiedotteen SYKEN viestintään, josta se toimitettiin medialle ja verkkopalveluun. SYKE teki myös käännökset englanniksi ja ruotsiksi ja hoiti niiden jakelun.

Tiedotustilaisuus harjoituksen sujumisesta järjestettiin kutsuvierasaluksella keskiviikkona 31.5. klo 15.00.

3.4.2.

Öljyonnettomuudesta ja sen torjunnasta tiedottaminen

Perämerellä tapahtuvassa öljyonnettomuudessa tiedotusvastuu on aina johtovastuussa olevalla taholla. Ao. viranomainen hoitaa tarvittaessa alkutiedotuksen. Meripelastuksesta tiedottaa merivartiosto.

Viestinnästä vastasi SYKEN viestintäyksikkö, jossa viestintää johti viestintäpäällikön sijainen Sirpa Pellinen.

SYKEN viestintä ilmoitti puhelimitse alueellisen ympäristökeskuksen tiedottajalle klo 8.15, että onnettomuus on tapahtunut, ja että SYKE tekee ensitiedotteen ja järjestää tiedotustilaisuuden Helsingissä. Tämän jälkeen, noin klo 8.20 Timo Yrjänä määräsi tiedottajan mukaansa Virpiniemen johtokeskukseen. Virpiniemen johtokeskuksesta

tiedottaja oli yhteydessä SYKEN viestintäyksikköön sähköpostitse ja gsm-puhelimella (etäyhteys kannettavan tietokoneen ja matkapuhelimen avulla).

Lisätietoa tuli klo 10.20, jolloin tiedottaja Ulla Sonck (SYKE) ilmoitti, että tiedotustilaisuus tulee järjestää myös Virpiniemessä klo 14.00. Johtokeskuksessa sovittiin ketkä käyttävät puheenvuoroja Virpiniemen tiedotustilaisuudessa. Ensitiedote, joka oli myös kutsu tiedotustilaisuuksiin, tuli SYKEstä johtokeskuksen kommentoitavaksi, ennen kuin SYKE toimitti sen medialle klo 11.30. Johtokeskuksessa tiedotetta täydensivät Timo Yrjänä ja Markku Kohonen. SYKE käänsi tiedotteen ruotsiksi ja englanniksi ja toteutti tiedotejakelun. SYKellä oli käytössä myös Pohjois-Pohjanmaan ympäristökeskuksen tiedotejakelulista. Ympäristöhallinnon verkkosivuja osoitteessa www.ymparisto.fi/onnettomuus sekä alueellisen ympäristökeskuksen verkkopalvelun etusivua päivitti SYKEN verkkotoimitus.

Tiedotustilaisuuteen SYKE laati toisen tiedotteen, joka jaettiin medialle klo 14.15 samalla tavalla kuin ensitiedote.

Kuvitteellista öljyonnettomuutta koskevat tiedotteet ovat liitteenä (5).

3.5.

Kuvia harjoituksesta



Merivoimien öljyntorjunta-alus Halli ja rajavartiolaitoksen Dornier-valvontalentokone tekevät yhteistyötä. Kuva Saara Saarinen.



Halli kerää merkkiaineeksi levitettyä turvetta. Kuva Saara Saarinen.



Varustamoliikelaitoksen Oili IV öljynkeräysvarustuksessa harjoituksen aikana. Kuva Raimo Viinamäki.



Kutsuvieraat seurasivat Helga-harjoitusta m/s Alexandralla. Kuva Saara Saarinen.



Kutsuvieraat tutustumassa harjoituksen johtoryhmän työskentelyyn Virpiniemen merivartioasemalla. Kuva Saara Saarinen.



lin meripelastusseuran PV-Plania kiinnittymässä maalialukse-
na toimineen hinaaja Alpon kylkeen. Kuva Raimo Viinamäki.



Ruotsin KVB004 lähdön kynnyksellä. Kuva Jouko Pirttijärvi.



Valvontalentokone havaitsi myös yhden harjoitusalueen
vuotavan oikeasti öljyä. Kuva Rajavartiolaitoksen arkisto.



Debriefing-tilaisuudessa vedettiin yhteen päivän tapahtumat. Kuva Raimo Viinamäki.

4 Palaute

4.1.

Debriefing-tilaisuus

Raimo Viinamäki, Pohjois-Pohjanmaan ympäristökeskus,
Harjoituksen johtaja Timo Yrjänä, Pohjois-Pohjanmaan ympäristökeskus

Debriefing-tilaisuus järjestettiin kylpylähotelli Edenin kabinetissa harjoituksen jälkeen keskiviikkona 31.5.2006 kello 17–18.45. Tilaisuudesta ei tehty virallista muistiota eikä osallistujalistaa.

Tilaisuuteen oli kutsuttu harjoituksen johtoryhmä sekä edustaja jokaiselta torjuntatöihin osallistuneelta alukselta. Paikalla oli noin 30 henkilöä. Keskustelu käytiin englannin kielellä.

Seuraavassa on esitetty tilaisuudessa esitetyt keskeisimmät huomiot. Mukana on myös ajatuksia, jotka tulivat esille debriefing-tilaisuuden jälkeen käydyissä epävirallisissa keskusteluissa.

Harjoituksen johtaja Timo Yrjänä Pohjois-Pohjanmaan ympäristökeskuksesta toimi tilaisuuden vetäjänä. Yrjänä kertoi johtoryhmätyöskentelyn sujuneen hyvässä hengessä, mutta alkuvaiheessa hieman kankeasti, koska ainoastaan Markku Kohonen Rajavartiolaitokselta oli ollut aikaisemmin mukana vastaavassa harjoituksessa (Kemi/Ajos v. 1997). Hän oli myös osallistunut tositilanteessa vastaavaan toimintaan.

Markku Kohonen oli sitä mieltä, että meripelastusvaihe oli onnistunut. Yleisjohtovastuun ja toiminnan painopisteen siirto oli yksi harjoiteltavista asioista. Ongelmia olivat aiheuttaneet nopealla aikataululla tapahtuneet muutokset torjuntatöiden johtovastuissa. Monialaonnettomuuden hengessä tulee harjoitella jatkossakin, koska alueemme viranomais- ja vapaaehtoisresurssit ovat harvat eikä kukaan pärjää yksin.

Ruotsalaisen delegaation (Kustbevakning) edustajien mielestä harjoitus oli pääpiirteissään hyvin suunniteltu ja onnistunut erittäin hyvin. Harjoituskielenä olisi voinut olla Kööpenhaminan sopimuksen mukainen ruotsi, ja ruotsalaisilla olisi tullut olla edustus harjoituksen johtopaikalla. Kutsuvierasaluksella ei ollut saanut harjoituksen johtamisesta ja tapahtumien etenemisestä kaikilta osin riittävän hyvää kuvaa.

Ruotsalaisten mielestä Pohjanlahden öljyntorjuntaviranomaisilla on edessään sukupolvenvaihdos. Uusilla torjuntaviranomaisilla ei välttämättä ole esimerkiksi Kööpenhaminan sopimuksen sisällöstä ja öljyntorjunnan yhteistoiminnan luonteesta niin hyvää käsitystä kuin toiminnassa pitkään mukana olleilla. Yhteistoiminnan lisääminen olisi tarpeellista.

Yrjänä vastasi, että ruotsalaisten pyytämistä mukaan johtopaikan toimintaan oli suunnitteluvaiheessa harkittu, mutta kieliongelmiin ja tiukan harjoitusaikataulun takia kutsua ei oltu esitetty. Debriefing-tilaisuuden jälkeisissä keskusteluissa pohdittiin mahdollisuutta järjestetä epävirallinen keskustelu- ja tutustumistilaisuus Pohjanlahden ruotsalaisten ja suomalaisten öljyntorjuntaviranomaisten kesken.

Jukka Päivinen (öljyntorjunta-alue Hallin päällikkö ja meritorjunnan johtaja harjoituksen öljyntorjuntavaiheessa) esitteli öljynkeräämisen eri vaiheita. Saatujen päätätietojen perusteella keräys oli jaettu sektoreihin ja kuhunkin sektoriin oli määrätty alukset. Öljyn leviämismallin tiedot oli saatu Hallille. Ilmoitus bensiniuvodosta haverialuksesta oli aiheuttanut heille päänvaivaa, koska keräysalukset oli jouduttu siirtämään kauemmas haverialuksesta.

Yhteydenpidosta Hallilla vastannut merenkulku-upseeri Matti Salminen kävi yksityiskohtaisesti läpi harjoituksen kulun tehtyjen päiväkirjamerkintöjen perusteella.

Ruotsalaisten öljyntorjunta-alusten KBV004 ja KBV005 päälliköt kävivät läpi harjoitusten kulkua.

Kalervo Jolma Suomen ympäristökeskuksesta teki lyhyen yhteenvedon harjoituksesta ja öljyntorjunnan yleistilanteesta Suomessa. Hän käsitteli myös kansainvälisen yhteistyön haasteellisuutta. Hän käytti esimerkkinä viime keväistä öljyvahinkoa Viron edustalla.

Urpo Rounaja Oulu–Koillismaan pelastuslaitokselta kommentoi harjoitusta hyväksi ja kertoi olevansa tyytyväinen päästyään mukaan. Myös merenkuluntarkastaja Jarmo Kokko oli tyytyväinen että oli päässyt mukaan harjoitukseen, joka oli ensimmäinen tämäntyyppinen hänen kohdallaan. Meripelastajatkin kiittelivät harjoitukseen mukaanpääsystä.

Lopuksi keskusteltiin seuraavan harjoituksen pitopaikasta ja -ajankohdasta.

4.2.

Johtoryhmän jäsenten kommentteja

4.2.1.

Torjuntatöiden johtaja Timo Yrjänä

Harjoituksen johtoryhmällä, joka rungoltaan oli sama kuin harjoituksen suunnitteluryhmä, ei ollut aiempaa kokemusta kyseisestä tehtävästä eikä harjoituksen suunnittelussa näin ollen oltu osattu ottaa huomioon johtoryhmätyöskentelyn kulkua. Koska harjoituksessa kaikki tapahtuu nopeutetusti, ei lyhyen, noin 6 tuntia kestäneen toimintavaiheen aikana ehditty suunnittelemaan työskentelytapoja, vaan jouduttiin tekemään päätöksiä ja vastaamaan lähinnä mereltä tuleviin kysymyksiin yksi kerrallaan.

Torjuntatöiden johtaja ja meritorjunnan johtaja sopivat toiminnan jatkamisesta ja suuntaamisesta käytännössä puhelimitse. Yhteydenotto tapahtui tilanteesta riippuen joko johtoryhmästä merelle päin tai mereltä johtoryhmään päin. Johtoryhmästä muodostui asiantuntijaryhmä, jonka kanssa torjuntatöiden johtaja neuvotteli yhdessä tai erikseen.

Merivartioston edustaja (meripelastusvaiheen OSC) oli käytännössä koko harjoituksen ajan täystyöllistetty meripelastustoiminnalla, joka siis jatkui myös öljyntorjuntavaiheessa, joskin pienemmällä volyyymilla. Näin ollen merivartioston edustaja ei voinut käytännössä lainkaan osallistua öljyntorjunnan johtamiseen, lukuun ottamatta tiedon välittämistä. Myös merivartioaseman viestikalusto ja -henkilöstö sitoutui pääasiassa meripelastustiedon välittämiseen. Meripelastuksen jatkaminen koko harjoituksen ajan oli mielekäästä, koska sitä kautta saatiin järkevää toimintaa meripelastusseurojen kevyelle venekalustolle.

Pelastuslaitoksen edustajat johtoryhmässä testasivat uutta tilannekuvajärjestelmää, joka vaikutti hyvältä työkalulta myös öljyntorjunnan kannalta. Pelastuslaitoksen edustajat pitivät suoraan yhteyttä omiin yksiköihinsä merellä. Joissain tilanteissa pelastuslaitoksen yksiköt saivat ohjeita sekä meritorjunnan johtajalta Hallilta että omilta edustajiltaan johtoryhmästä. Tämä ei kuitenkaan aiheuttanut havaittavaa sekaannusta.

Varsinkin harjoituksen alkuvaiheessa johtoryhmä pyrki jakautumaan siten, että meripelastusasioita hoidettiin yläkerrassa merivartioaseman viestihuoneessa ja öljyntorjunta-asioita alemman kerroksen neuvotteluhuoneessa, jossa ei ollut muita viestivälineitä kuin matkapuhelimet. Torjuntatöiden johtaja toimi aluksi linkkinä näiden kahden johtoryhmän osan välillä. Harjoituksen edetessä integraatio johtoryhmän kesken parani.

Johtoryhmän rooli pitempikestoisessa harjoituksessa ja tositilanteessa luultavasti muuttuisi. Alkuvaiheessa toiminta on improvisoitua, kuten nyt harjoituksessa,

minkä jälkeen roolit selkenevät ja johtoryhmä keskittyy taustatietojen, kuten öljyn leviämistietojen hankkimiseen ja analysointiin ja painopisteiden määrittelyyn sekä resurssien hankkimiseen.

Yhdessä keräysaluksessa ilmenneen vian takia harjoituksen aikana sattui myös oikea öljyvuoto. Se havaittiin valvontalentokoneesta. Harjoituksen keskeyttämistä harkittiin, mutta asian tarkistamisen jälkeen vuoto todettiin vähäiseksi ja harjoitusta päätettiin jatkaa jäljelle jäävällä kalustolla. Tämän päätöksen tekoon osallistuivat johtoryhmän lisäksi SYKE:n öjyntorjunta-asiantuntijat harjoitusaluksilta. Tositalanne aiheutti kuitenkin jonkin verran hämmennystä harjoitukseen osallistuvan henkilöstön joukossa.

Kokonaisuudessaan harjoitus oli hyvä oppimisprosessi sekä suunnittelu- että toteutusvaiheessa. Harjoitukseen osallistuneet henkilöt oppivat työskentelemään keskenään ja saivat käsityksen muiden organisaatioiden toimintatavoista. Harjoituksen yhtenä keskeisenä tavoitteena oli harjoitella alusten yhteistoimintaa merellä ja myös se onnistui hyvin.

4.2.2.

Merenkulun tarkastaja Jarmo Kokko, Merenkulkulaitos

Yleisnäkemyksenäni totean, että monialaonnettomuusharjoitus oli hyvin opettavainen ja hyödyllinen kaikille osanottajille.

Harjoitussuunnitelman luonnos tuli Pohjanlahden tarkastusyksikön Oulun toimistoon hyvissä ajoin (30.3.2006), mistä toimitin sen edelleen esimiehelleni Pohjanlahden tarkastusyksikön toimistoon Vaasaan. Tulevissa harjoituksissa tarkastusyksikön edustajan (merenkuluntarkastajan) pitäisi olla mukana jo harjoitussuunnitelman teossa.

Paras tulos harjoituksesta saadaan, kun harjoituksen johtajat on nimetty riittävän ajoissa ennen harjoituksen alkua.

Torjuntatöiden johtajalla ja muilla johtoryhmän jäsenillä oli käytössään erillinen työtila. Ulkopuolisten pääsy tilaan olisi pidettävä mahdollisena vain pyydettyessä, koska työ- ja miettimisrauha on ensiarvoisen tärkeää tällaisessa tilanteessa. Tilanearviointipalavereja, joissa osanottajatahot raportoivat sen hetkisen tilanteensa, olisi hyödyllistä pitää aluksi esimerkiksi 1–1,5 tunnin välein, myöhemmin harvemmin.

Harjoitus alkoi 31.5. aamulla meripelastustoimen tehtävillä ja loppui öljyntorjuntatoimen tehtävien päättymiseen kello 13.30. Haverialuksen irrottamista karilta ja mahdollista hinaamista satamaan ei harjoituksessa käyty läpi.

Ilmoitus Oulun edustalla karille ajaneesta säiliöalus Alposta tuli MRCC/Vaasan kautta Meriturvallisuusvoimien varallaolojärjestelmän läntisen alueen päivystäjälle kello 8.05. Päivystäjä ilmoitti tiedon meriturvallisuusjohtaja Paavo Wihurille ja Pohjanlahden tarkastusyksikköön.

Saavuvin johtokeskukseen, Virpiniemen merivartioasemalle, kello 7.30 alustavan suunnitelman mukaisesti. Sinne saapuivat myös muiden johtoryhmään kuuluvien viranomaistahojen edustajat. Olin tapauksesta yhteydessä toimistopäällikkö Rainer Dahlblomiin Vaasaan.

Tehtävänäni johtoryhmässä oli toimia asiantuntijana onnettomuuspaikan johtajalle (OSC) aluksen karilla olon tilanteesta sekä alukseen ja sen tietoihin ja lastiin liittyvissä kysymyksissä. Annoin myös asiantuntija-apuani torjuntatöiden johtajalle (NOSC) ja öljyntorjunnan johtoryhmän johdolle.

Tositilanteessa merenkuluntarkastaja menee haverialukselle niin pian kuin mahdollista, mahdollisuuksien mukaan merivartioston edustajan (onnettomuuspaikan johtaja) ja poliisin kanssa. Tällöin tarkistetaan aluksen sen hetkisen päällystön ja mahdollisesti aluksella olleen luotsin tila. Tarkistetaan aluksen tila, miten pahasti alus on karilla, runkoon kohdistuneet vauriot, sen hetkiset vakavuustiedot, uppoamisvaara, räjähdys-, tulipalo-, kallistuma- ja muut alukseen liittyvät uhka-arviot sekä aluksen ja sen lastin tiedot.

Merenkuluntarkastajan rooli on suuri, kun päätetään aluksen irrottamisesta karilta ja kun se hinataan satamaan tai korjaustelakalle.

Muutamia havaintoja harjoituksen aikana

- Haveritilanne tapahtui kello 6.30, josta tieto tuli Meriturvallisuustoiminnon läntisen varallaoloalueen päivystäjälle kello 8.05 – onko viive liian pitkä?
- Tiedusteltaessa aluksen tietoja, ne olivat aluksi puutteelliset
- Perämiehen loukkaantumisesta ei saatu heti tietoa johtokeskukseen, ainakaan merenkuluntarkastajalle
- Olisiko OSC voinut hyödyntää merenkuluntarkastajan asiantuntemusta pelastustoimissa enemmän?
- Poliisin edustajaa ei ollut johtokeskuksen johtoryhmässä – kuuluuko olla?
- Olisiko haverialuksen päällikön pitänyt pyytää lisää kalustoa, esimerkiksi Oulun Sataman hinaajaa?

Harjoituksen puutteita

- Merenkuluntarkastajan olisi pitänyt mennä alukselle heti saatuaan tiedon haverista
- Aluksen karilla olon alkutilanteen arviointi ei ollut riittävää
- Alukselta saadut muut tiedot olivat puutteellisia
- Mahdollista pohdintaa alukselle ja ympäristölle tulevista lisävaurioista ja -haitoista karilta irrottamisen aikana ei käyty läpi
- Aluksen karilta irrottaminen, mahdollinen satamaan hinaaminen ja muut merenkuluntarkastajalle kuuluvat tehtävät jäivät käymättä läpi
- Haverialuksen päälliköllä olisi jo harjoitussuunnitelmavaiheessa oltava tarkat tiedot kaikista eri tahoista, joita tarvitaan tällaisen onnettomuuden sattuessa, jatkotoimenpiteitä mietittäessä ja niitä tehtäessä
- Merenkuluntarkastajan rooli ei nähtävästi ollut heti selvillä kaikille osanottaja tahoille

Johtokeskuksen johtoryhmän eri viranomaisilla voisi olla tiiviimpää yhteistyötä tulevaisuudessa, esimerkiksi vuosittaisia tapaamisia. Johtoryhmän työskentely sujui muuten hyvässä ja rakentavassa hengessä.

4.2.3.

Pelastustarkastaja Juha Vilkki, Oulun lääninhallitus, pelastusosasto

Tarkkailin harjoitusta lähinnä Oulu–Koillismaan pelastuslaitoksen Virpiniemen merivartioaseman johtopaikalla (tornissa toisiksi ylinnä). Pelastustoimi käytti harjoituksessa tilannekuvajärjestelmäänsä, joka osoittautui erittäin hyödylliseksi myös nyt harjoittelussa tilanteessa.

Kärjistäen vaikutti siltä, että sekä huoneessa, jossa pelastuslaitos muodosti tilannekuvaa, että Virpiniemen merivartioaseman viestiliikennepaikalla (tornissa ylinnä) toteutettiin molemmissa samaa harjoitusta osin toisistaan tietämättä. Tästä syystä harjoituksen johtopaikkojen ja johtajien roolit olivat ajoittain epäselvät ja harjoituksen johtaja joutui kulkemaan kahden paikan välillä toistamassa asioita. Merellä tapahtuneesta johtamisesta ei itselläni kuitenkaan luonnollisesti ole käsitystä.

Tilannetta parantaisi esimerkiksi

- kaikkien tiedossa oleva selkeä harjoituksen/onnettomuustilanteen johto-organisaatio
- tilannekuvan muodostamispaikan, viestiliikennepaikan ja johtajien fyysinen läheisyys sekä selkeä tehtäväjako

- tilannekuvajärjestelmän hyödyntäminen ja tilannekuvan esittäminen samanaikaisesti koko johtopaikalle.

Omien havaintojeni ja palautetilaisuudessa kuullun perusteella harjoituksen toteutus oli hyvin onnistunut, palveli tarkoitustaan ja opetti varmasti usealle osapuolelle paljon. Vaikka harjoitus ei antanut todenmukaista kuvaa öljyntorjuntavalmiudesta liittyen resurssien saatavuuteen, oli johtamisen ja eri tahojen yhteistoiminnan harjoittelu mielestäni hyvin antoisaa.

4.3.

Kokemukset aluksilla

4.3.1.

Alpo

Luutnantti Jukka-Pekka Katajisto, Länsi-Suomen merivartiosto, Oulun merivartioalueen alueupseeri

Pari huomiota maalialus Alpolta meripelastusharjoituksen maalitoiminnasta.

Torjuttava ”öljy” pitäisi päästää mereen ”oikea-aikaisesti”, eli vasta silloin, kun torjuntakalusto on ehtinyt kunnolla paikalle, jolloin raivaaminenkin olisi mielekkäämpää. Nyt tuntui käyvän niin, että pääosa ”öljystä” heitettiin mereen ja se ehti lipua kauas, ja osin jopa upota paljon ennen kuin torjuntakalusto saapui paikalle.

Tapahtumien kuvaamisen aikataulutukseen tulisi kiinnittää huomiota. Nyt tuntui siltä, että tapahtumat etenivät Alpolla liian nopeasti ja harjoitukseen osallistujat yrittivät parhaansa mukaan pysyä perässä. Mielestäni maalialuksen tulisi elävöittää harjoittelijoiden toimintaa ja ottaa myös huomioon se mitä ympärillä tapahtuu eli esimerkiksi harjoituksessa mukana olevien yksiköiden saapumisaikataulu onnettomuuspaikalle yms. Tällöin saataisiin tapahtumien eteneminen synkronoitua harjoituksen kulun kanssa tarkoituksenmukaisella tavalla.

4.3.2.

Vartiolaiva Tursas

Tarkkailija luutnantti Pekka Niittyliä, MRCC Turku operaattori

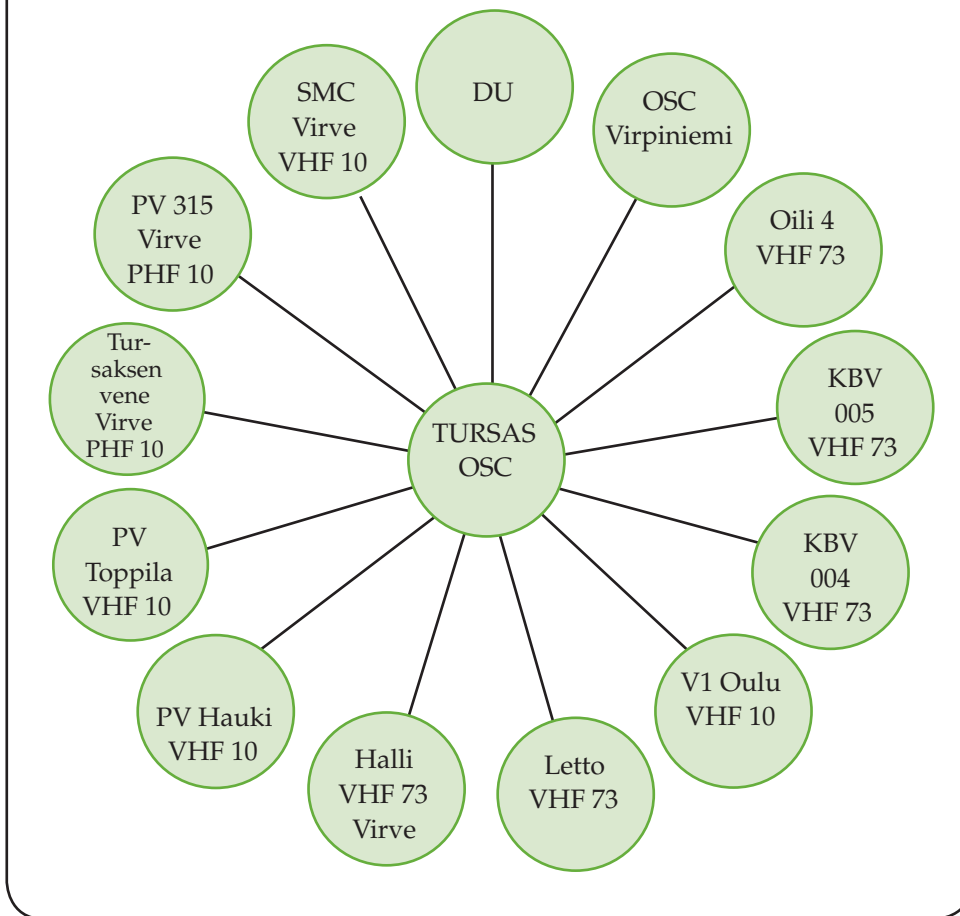
Harjoituksen oli sovittu alkavan vasta kello 7 jälkeen, mutta Tursaksen päivystäjä oli ilmeisesti poiminut hätähälytyksen radiosta, jonka jälkeen Tursas lähti välittömästi meripelastustehtävään kello 6.45. Tämä aiheutti hieman hämmennystä aluksella. Pian meripelastustehtävään lähdön jälkeen Tursas määrättiin onnettomuuspaikan johtajaksi, ja tehtävää alettiin toteuttaa.

Meripelastus, siihen liittyvä etsintä, onnettomuuspaikan johtaminen ym. sujuivat ilman suurempia erikoisuuksia. Viestivälineenä eri yksiköiden kesken käytettiin lähinnä viranomaisverkkoa (VIRVE), sekä onnettomuusaluksen kanssa VHF-radiota kanavalla 73, puhekielenä käytettiin englantia.

Suurin ongelma oli eri yksiköiden samanaikainen lähtö tehtävään, ja erityisesti samanaikainen onnettomuuspaikalla olo, mikä ei vastaa tositilannetta.

Kun meripelastustehtävä oli saatu päätökseen, onnettomuuspaikan johtovastuu siirtyi Tursakselta Virpiniemen OSC:lle. Paikalla olevien yksiköiden määrä ja tieto tilanteesta välitettiin mielestäni Tursakselta Virpiniemeen riittävän hyvin, mutta tämä ei kuitenkaan estänyt sekaannuksien syntymistä. Virpiniemen OSC jatkoi meripelastustehtävää, vaikka oli ilmeisen selvää ettei meripelastustehtäviä enää ollut, ja oli sovittu, että tehtäviä vaihdetaan vasta meripelastuksen loputtua. Osa tilannekuvasta

Vartiolaiva Tursaksen viestikaavio harjoituksessa



myös hävisi tehtävien vaihdon yhteydessä. Tieto onnettomuusaluksella syttyneestä tulipalosta ei välittynyt Tursakselta Virpiniemeen. Lisää sekaannusta synnytti samanaikainen öljyntorjunnan alkaminen ja lisäyksiköiden paikalle tulo.

Öljyntorjuntaa alkoi johtamaan öljyntorjunta-alus Halli VHF-kanavalla 73, puhekielenä käytettiin englantia. Halli hoiti öljyntorjunnan johtamisen mielestäni mallikkaasti. Tilannekuva kaikille aluksille välitettiin "information no." -viestin muodossa VHF:llä. Tämän johdosta tilannekuva selkeytyi – ainakin omasta mielestäni – ja erinäisistä viesteistä kerätty informaatio täydentyi. Halli ja Tursas pitivät yhteyttä myös viranomaisverkossa, heti yhteisen käyttäjäryhmän löytymisen jälkeen.

Havaitsin öljyntorjunnan olevan huomattavan rauhallista toimintaa, jonka onnistumisessa varsinkin tuulennopeus, merivirtaus, aallokko ja muut ulkoiset tekijät näytelivät suurinta osaa. Ulkoiset olosuhteet voivat muuttua nopeasti, niin kuin myös harjoituksessa kävi. Tuulen suunnan muuttuminen käänsi öljyvanaa huomattavasti, mitä osattiin kuitenkin harjoituksessa seurata.

Harjoituksessa käytetty radioliikenne oli pääosin selkeää. Mielestäni liian pitkiä radioviestejä tulisi kuitenkin tällaisessa tilanteessa välttää, varsinkin kun tilanteessa oli näin monta yksikköä.

4.3.3.

Halli

Tarkkailija luutnantti Antti Yläjäski, MRCC Turku operaattori

Harjoitus alkoi hieman "sovittua" aikaisemmin, ja yhdelle tarkkailijoista meinasikin tulla kiire ehtiä Tursaksen kyytiin. Meripelastuksen osalta harjoituksen kulku ei ollut

täysin selkeää Hallille, koska radioliikenne käytiin pääsääntöisesti viranomaisverkkoa käyttäen. Toisaalta ei tositilanteessakaan öljyntorjuntayksiköillä ole minkäänlaista kuvaa meripelastuksen toimenpiteistä.

Kuten Pekka Niittyläkin totesi, öljyntorjunta on rauhallista työtä. Itse tekniseen suorittamiseen ei ole juuri kommentoitavaa. Hallin johtaminen koostui pääasiassa ”information no.” -viesteistä, ns. ”suora” johtaminen oli vähäisempää. Päällikön suorittaessa yleisiä asioita, hoiti radion päässä ollut nuorempi upseeri pääasiassa koko johtamisen. Yhteistyö Tursaksen kanssa sujui mielestäni hyvin, varsinkin sen jälkeen kun löydettiin yhteinen kanava viranomaisverkosta.

Mielestäni Tursas olisi sopinut paremmin meritorjunnan johtajaksi kuin Halli. Tursas oli jo valmiiksi paikalla ja paremmin tietoinen tilanteesta. Myös sen johtamisen edellytykset ja valmiudet ovat vähintäänkin samaa tasoa kuin Hallilla.

Tilanteen kuvaaminen oli mielestäni hieman ontuvaa. Varsinkin haverialuksen lastin epämääräisyys (bensaa, raskasta/kevyttä öljyä tai jotain). En tiedä mikä siihen vaikutti, ehkä kielimuuri tai ymmärryksen puute, mutta luulisi että tositilanteessa lastin koostumuksesta ei olisi epäselvyyksiä. Turve kuvasi mielestäni hyvin öljyä (tai mitä se ikinä olikaan). Vaikka aluksi puhuttiinkin harjoituksesta eikä näytöksestä, oli jälkimmäinen aika lähellä totuutta.

Öljyntorjunta-alus Hallin merenkulku-upseeri Matti Salminen, Merivoimat

Melkein kaikki ymmärsivät toisiaan lähes koko ajan. Yksiköt seurasivat ja ymmärsivät SOSC:n määräyksiä erittäin hyvin ja englannin kieli oli selkeää.

Hallin (SOSC) piti käyttää tai kuunnella 5 eri VHF-kanavaa ja ainakin 2–3 VIRVE-radiota samaan aikaan. Halli tarvitsisi lisää radioita tai jonkin uuden välineen viestien välittämiseen. Tarvitsisimme myös lisähenkilökuntaa hoitamaan viestintää suuremmissa projekteissa, kuten tällaisissa harjoituksissa.

Vaikka operaatioita oli useampia käynnissä samanaikaisesti ja jotkut yksiköt osallistuiivat niihin kaikkiin, meni kaikki todella hienosti.

Oli hyvin tärkeää, että palolaitoksen henkilöstöä oli Hallilla. Ilman heidän apuaan olisi radio- ja VIRVE-kommunikointi ollut erittäin vaikea hoitaa. VHF-73-kanavalla oli aluksi paljon liikennettä, mutta se johtui harjoituksen luonteesta. Tosielämässä alukset eivät saapuisi onnettomuuspaikalle täsmälleen samaan aikaan.

Lähes kaikki alukset toimivat pareittain, mikä oli mielestämme hyvä ajatus. Se teki SOSC:n työstä hiukan helpompaa, kun kuuden keräysalueen sijaan annoimme vain 3.

4.4.

Rajavartiolaitoksen kommentit

Merivartioston edustajien kommentit torjuntayksiköistä on kerrottu luvussa 4.3.

4.4.1.

Länsi-Suomen Merivartiosto

Kapteeniluutnantti Markku Kohonen, Oulun merivartioalueen varapäällikkö

Sovellutussa harjoituksessa ei mielestäni kannata tehdä liian tarkkaa harjoitusuunitelmaa (liite 1) eli käsikirjoitusta. Sen sijaan maalitoimintaan pitää satsata ja tilanteiden elävöittäminen ja kuvaus tulee tapahtua maalitoiminnan johtajan ja harjoituksen johtajan, ei toimivan johtajan, välillä. Eli harjoituksen johtaja ja toimiva johtaja ei saa olla sama henkilö.

Pöytäharjoituksia tulisi järjestää joka toinen vuosi. Tällöin voitaisiin päivittää suunnitelmat, sekä yhteiset että omat. Yhdeksän vuotta harjoitusten välillä on liian pitkä aika.

Komentajakapteeni Jari Lahtinen, MRCC Turku päällikkö

Tarkkailin tilannetta Virpiniemestä. Tässä muutamia mietteitä harjoituksesta.

Hälytys kulki asianmukaisesti SYKEN kautta ympäristökeskukseen ja torjuntatoimenpiteiden johtaja määrättiin, mutta merenkuluntarkastajaa ei perältäkään "hälytetty" paikalle.

Virpiniemessä sekaannusta aiheutti suunnitelmasta poikkeava määräys Tursaksen toimimisesta OSC-tehtävässä.

Tursas toimi OSC-tehtävässä selkeästi ja varmasti. Se antoi kattavan tilannekatsauksen, päätti meripelastusvaiheen selkeästi MRSC:n päätöksen jälkeen ja esitti Hallia meritorjunnan johtajaksi.

Torni ilmoitti toimivansa OSC:na meripelastusvaiheen päättymisen jälkeen ja käskytti yksiköitä etsintätehtäviin, vaikka kaikki henkilöt ilmoitettiin löydettyiksi. Tämä aiheutti sekaannusta ja ristiriitaisia käskyjä. Lohkokeskus oli luovuttanut joutovastuun torjuntatoimenpiteiden johtajalle ja onnettomuuspaikalla toimintaa johti meritorjunnan johtaja. Tornin oikeampi status olisi ollut esimerkiksi torjuntatoimenpiteiden viestikeskus.

Pelastuslaitos käynnisti oman organisaationsa toiminnan ja alkoi ylläpitää reaaliaikaista tilannekuvaa.

Torjuntatoimenpiteiden johtaja oli pitkään sivustakatsojan roolissa, eikä tilannekatsauksia järjestetty.

Meritorjunnan johtaja käynnisti toimenpiteensä itsenäisesti. Maista ei ollut selkeää johtamista alkuvaiheessa, koska huomio keskittyi liiaksi ajalehtimisen mallintamiseen.

Aluksen lastitietojen selvittely oli puutteellista. Sataman tietoja ei hyödynnetty, eikä PORTNET-järjestelmän tehokasta käyttöä kuvattu. Se, että aluksen lastina oli bensaa selvisi myöhään. Helikopteritoiminta olisi ehdottomasti pitänyt kieltää alueella ennen lastitiedon selviämistä.

Tehtävänanto ilma-alukselle oli hidasta ja pienten tuntemattomien paikkojen nimiin sidottua. Näin ei ilma-alusta voi tositilanteessa tehokkaasti johtaa.

Yksiköiden käskyttäminen puuroutti viestiliikenteen, ja olennaisen poimiminen oli hyvin vaikeaa.

4.4.2.

Turun vartiolentue

Lentueen päällikkö, majuri Santtu Mannila, Turun vartiolentue, Vartiolentolaivue

Itse öljyntorjunta-osiosta meidän miehistöillemme jäi hivenen sekava kuva siitä, mitä toimenpiteitä oikeasti öljyä päästäneelle alukselle (m/s Letto) tehtiin. Harjoitus oli hyvä.

Ilkka Lahtinen, Dornier valvontalentokoneen päällikkö, Turun Vartiolentolaivue

Hälytys tuli LPA:n eli COP:n henkilökohtaiseen matkapuhelimeen, vaikka miehistöllä oli mukana päivystyspuhelimet ja koneen puhelin.

Allekirjoittanut vastaanotti loppujen lopuksi hälytyspuhelin. Puhelun aikana keskustelin kahden henkilön kanssa, toinen oli Rajavartiolaitokselta, toinen Suomen ympäristökeskuksesta. Jäi epäselväksi kumpi hommaa johti. He ilmoittivat haverialuksen sijainniksi kaksi eri paikkaa, ja muutenkin tehtävien sisällöissä oli eroavaisuuksia. Yhteydenpitovälineeksi ilmoitettiin VIRVE (ei mainintaa verkosta, enkä ymmärtänyt kysyä), vaikka PUMA oli tulossa samaan aikaan ilman VIRVEä. Kutsuja ei vaihdettu selkeästi, ainoastaan esimerkiksi "Virpiniemi johtaa".

Muiden ilma-alusten kuin PUMAN mukaantulosta ei ollut täyttä varmuutta ennen lentoa. Keli oli sillä hetkellä 500–800 FT ja tiikusadetta – eli ei kovin hyvä ajatellen

useampaa ilma-alusta. Harjoitusalueella keli onneksi parani mahdollistaen selkeän korkeusporrastuksen DO–PUMA. DO- ja PUMA -miehistöt eivät keskustelleet ennen lentoa hälytysten tultua, vaan vasta ilmassa (omaan piikkiin).

Harjoituspaikka oli Oulun CTR:llä kentän ja VFR-ilmoittautumispaikan välissä. TWR-jakso kuuntelulla, ja jaksolla koko ajan liikennettä. Harjoitukseen kuulumattomat ilma-alukset harjoitusalueella vaativat lisähuomiota, mm. alueen poikki lentävä MI-8.

Yhteydet eivät toimineet moitteettomasti, mutta jommallakummalla tavalla – VIRVE tai MERI-VHF – sai yhteyden. Tämä aiheutti lisätyötä, ja lisäksi kutsu oli eri riippuen yhteydenpitovälineestä (G3-OSC).

OSC Virpiniemessä haparoi, selkeät ohjeet puuttuivat. ”Mitä haluaisitte seuraavaksi tehdä?” kuultiin myös OSC:n toimesta.

Kun alueelta löytyi oikeaa öljyä, oli merkille pantavaa, että harjoitusta jatkettiin, vaikka oikean öljyn kanssa olisi voinut myös tehdä vastaavia toimenpiteitä. Öljy oli käytännössä turpeen vieressä mutta vain turvetta kerättiin. Yhteys näytteenottoaluksen hoidettiin vaikeasti linkin kautta, vaikka olisimme voineet keskustella suoraan. Juuri näytteenottoaluksen kanssa on tärkeää keskustella reaaliajassa.

Jäi siis vaikutelma, että ilma-alusten käytön suhteen jäi harjoitettavaa. Oliko painopiste sitten vedessä olleissa yksiköissä, sitä en tiedä.

4.5.

Pelastuslaitoksen kommentit

Palopäällikkö Mika Haverinen, Oulu–Koillismaan pelastuslaitos

Pelastuslaitos osallistui harjoituksessa varsinaisen johtokeskuksen toimintaan sekä onnettomuuskohteessa torjunta- ja johtotehtäviin.

Johtokeskus

Viranomaisten on harjoitettava yhteistoimintaa ja sovittava johtosuhteiden muodostamisesta ennakkoon ja viranomaisten välille tulevien yhteyshenkilöiden käytöstä.

Pelastuslaitokselta on oltava johtokeskuksessa vähintään kaksi päällystöviranhaltijaa asiantuntijana, joista toinen voi ylläpitää tilannekuvaa ja toinen voi toimia torjuntatöiden johtajan varsinaisena asiantuntijana.

Öllyntorjunta-alus Halli

Pelastuslaitoksen on sijoitettava yhteyshenkilö merialueella johtovastuussa olevalle alukselle. Henkilöitä on oltava kaksi, jos tilannekuvaa lähetetään onnettomuuskohteesta tietojärjestelmän kautta. Toinen henkilö toimii pelastuslaitoksen alusten ja Hallin välisenä yhteyshenkilönä sekä on yhteydessä johtokeskukseen pelastuslaitoksen asiantuntijaan VIRVE-radiolla.

Rantatorjunta

Rantojen suojauksesta ja puhdistamisesta vastaava pelastustoimen viranhaltija on nimettävä erikseen johtokeskuksen alaisuuteen.

Jatkossa on sovittava myös missä vaiheessa rantojen puhdistustyö (jälkitorjunta) siirtyy kunnan vastuulle pelastuslaitokselta.

Jatkossa on pidettävä myös karttajarjoituksia viranomaisten yhteistyönä johtokeskustyöskentelyn kehittämiseksi.

4.6.

Ympäristökeskuksen kokemus maalitoiminnasta

Sakari Kalliokoski, Pohjois-Pohjanmaan ympäristökeskus

Maaliryhmään kuuluivat allekirjoittanut sekä alukset Alpo ja MOB miehistöineen.

Vaikka merelle lähdettiin aikaisin (klo 5.00), tuli kiire ehtiä levittää turvetta kolmikulmalta Hermannin päin ja ankkuroitua sovitulle paikalle ajoissa.

Maaliryhmälle tehdyn käsikirjoituksen alku oli liian tiukasti aikataulutettu. Lopussa olisi voitu tehdä enemmänkin. Aivan kaikkea käsikirjoituksessa mainittua ei pystytty tekemään, johtuen osittain liian tiukasta aikataulusta. Virpiniemestä tuli matkapuhelimella muutamia pyyntöjä, jotka toteutimme. Pyyntöt olivat hyviä ja tarpeellisia.

Turvetta levitettiin 30 säkkiä ja jäi sellainen tunne, että sitä olisi voinut olla enemmänkin. MOB levitti niistä 8 säkkiä isojen laivojen edustalle, loput levitettiin Alpolta. Alpon miehistö toimi hyvin ja suoritti kaikki tehtävät innostuneesti. MOB-aluksen miehistö teki myös kaiken pyytämäni ripeästi ja kävi välillä kyselemässä myös lisätehtäviä.

PV Toppila haki alukselta loukkaantuneen konemestarin konehuoneesta, vaikeasta paikasta. Toiminta oli ripeää ja ammattimaista (kympin suoritus). PV Hauki Kiviniemestä toimitti sammutusvettä aluksellemme (konehuonepalo). Pyysin heitä sammutamaan konehuonetta peräkannella (pesivät turpeet pois).

Oulun V1 saapui hiukan edellisen jälkeen. Ihmettelimme, että tulivat aluksellemme kysymättä lupaa. Myöhemmin selvisi, että he eivät olleet saaneet meihin yhteyttä. Sitä oliko käytetty oikeaa kanavaa, en tiedä. Oulu V1:lle ilmoitin että palo on sammutettu, mutta konehuoneessa on epäselvä tilanne. Siellä pitäisi tutkia onko savun peittämässä tilassa ihmisiä. Pyysin konemestariamme sammuttamaan valot konehuoneesta ja päästämään savusukeltajat alas.

Olisiko V1:n pitänyt saapua ensin ja vasta sitten amatöörien, eli PV Hauen? Have-ri-ivan kipparia ei ilmeisesti puhallutettu koko aikana.

Maalialustamme ei puomitettu, vaikka yritimme antaa puomituspäätökseen johtavia viestejä Alpolta useaan kertaan.

Helikopteri haki potilaan peräkanneltamme vinssaamalla. Se oli näyttävä suoritus ja onnistui hyvin.

SYKEN tarkastaja kävi aluksella rajalaitoksen miesten kanssa hakemassa näytteen. Näyte otettiin oikein osoittamastamme paikasta (pilssistä). Meritoiminnan johtaja kävi aluksellamme Hallilta, vaikutti olleen ihan tyytyväinen toimintaamme.

Maalitoiminnan käsikirjoituksen laatiminen meni hiukan viimetippaan, enkä kerinnyt sitä tutkia kunnolla ajatuksen kanssa. Jälkikäteen ajatellen olisin muuttanut sitä hiukan. Tiukan alkutapahtuman lisäksi olisi ehkä kannattanut jättää bensiinilasti pois koko harjoituksesta, sillä se taisi hiukan sotkea toimenpiteiden tekemistä. Tosi-paikassahan alustamme ei olisi voinut lähestyä juuri kukaan (räjähdysvaara), mutta silloin olisi jäänyt melkein kaikki harjoitteet suorittamatta.

4.7.

Tarkkailijoiden/kutsuvieraiden kommentteja

Kehityspäällikkö Timo Alaraudanjoki, Lapin ympäristökeskus

Johtoryhmän kutsuminen kokoon onnistui kohtalaisen hyvin, vaikka aivan kaikkia kutsu ei ilmeisesti ollut tavoittanut. Johtoryhmää tai sen jäseniä ei sanottavasti vaivattu tämän pelastusvaiheen asioilla. Mikäli olisi pidetty lyhyitä tilannekatsauksia, niin

paikalla olleilla asiantuntijoille olisi tullut selkeämpi kuva kokonaistilanteesta ja siitä mitä ko. asiantuntijalta odotetaan kun tehtävä muuttuu öljyntorjuntatehtäväksi.

Asiat hoituivat kuitenkin hyvin, mitään havaittavia ongelmia tai puutteita ei esiintynyt. Tietysti esim. johtopaikalla toimineet onnettomuuspaikan vuoroupsereit olisivat voineet pitää sähköistä tapahtumakalenteria ruutupaperin sijasta. Sähköinen reaaliajassa oleva tapahtumakalenteri olisi heijastettu johtoryhmän tiloissa seinälle, jolloin tapahtumien kulkua olisi ollut erittäin helppo seurata ja tarpeeton kulku johtoryhmän ja OSC tilojen välillä olisi vähentynyt merkittävästi.

Meripelastusvaihe meni hallitusti läpi ja OSC:n henkilökunta hallitsi tehtävänsä hyvin. Yhteydenpito ja toiminta kokonaisuudessaan oli OSC:n tiloissa hillittyä vaikka viestiliikenne eri välineillä oli aika-ajoin erittäin vilkasta. Paineensietokyky ja viestiliikennevälineistön hallinta oli harjoituksessa toimineilla vuoroupsereilla erinomaisella tasolla. Onnettomuuspaikan johtajan toiminta oli ammattitaitoista ja luottamusta herättävää.

Öljyntorjuntatoimet käynnistyivät ripeästi, vaikka toimintojen johdonmukaisuudessa olisi ollut parantamisen varaa. Tilannekuvan laadinta ja toiminnan tehokkaampi koordinoiminen olisi ollut ehkä helpompaa mikäli lyhyitä tilannekatsaus- ja tehtävänjakokokouksia olisi pidetty. Ainakin ”käytäväpuheet” onnettomuuden vakavuudesta jäisivät siten vähäisemmäksi. Tilannekatsausten puute aiheutti myös ongelmia tilanteiden kehittymisen seuraamiseen ja siihen miten ja millä perusteilla päätöksiä tehtiin.

Huomattava osa johtoryhmän saamista tiedoista jäi kirjaamatta Pelastuslaitoksen tilannekuvajärjestelmään. Pelastuslaitoksen käyttämä ohjelmisto tilannekuvan esittämiseen vaikutti erittäin hyvältä. Haverialuksen tyyppiä, lastia, vaurioita yms. koskeva selvitystyö olisi pitänyt käynnistää heti onnettomuuden satuttua.

Harjoituksen yhtenä merkittävänä tehtävänä oli testata Pohjanlahden alueen alusöljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjunnan yhteistoimintasuunnitelmaa. Harjoituksen toimintavaiheessa sitä ei kuitenkaan esitelty johtoryhmälle tai muutenkaan aktiivisesti käytetty. Toisaalta ko. suunnitelma ei sisällä konkreettisia toimenpideohjeita eikä toimenpidelistauksia, joita voisi ko. tilanteessa käyttää. Hieman epä johdonmukainen vaikutelma syntyi juuri tämän puutteellisen suunnitelman vuoksi, sillä tilanne oli öljyntorjunnan johtajalle uusi. Tämän tyyppisen tehtävän hoitaminen vaatisi ko. yhteistoimintasuunnitelman lisäksi selkeät toimintaohjeet etenkin käynnistymisvaiheeseen ja hyvän perehtymisen käytettävissä olevaan pelastus- ja torjuntakalustoon. Tietysti harjoitusten pitäminen ja niihin aktiivinen osallistuminen parantaa merkittävästi öljyntorjuntatehtävien hoitamista.

Harjoituksen johtovastuut vaihtuivat nopeasti. Ilmeisesti ennen harjoitusta johtovastuun siirtymisistä oli sovittu liiankin selkeästi, koska tarkkailijalle ei syntynyt selkeää kuvaa siitä, kenellä vastuu missäkin tilanteessa oli, ja missä tilanteissa ja millä perustein johtovastuita siirrettiin. Ilmeisesti todellisuudessa johtovastuuasiasta käydään selkeä ja avoin keskustelu ja siitä tiedotetaan välittömästi kaikille toiminnassa mukana oleville yksiköille.

Öljyntorjuntatehtävä onnistui hyvin, koska avoimen ja yhteistyötä lisäävän ilmiin ylläpitäminen ja johtoryhmän asiantuntemuksen laaja hyödyntäminen korvasi puutteellisen kokemuksen tämän tyyppisestä johtotehtävästä.

Kehitettäviä asioita

Ennen harjoitusta harjoitukseen osallistujille olisi hyvä pitää tiedotustilaisuus harjoituksesta ja siihen liittyvästä Kööpenhaminan sopimuksesta johon ko. harjoituskin perustui.

Hälytysorganisaation toimivuuteen pitäisi kiinnittää huomiota, sillä hälytys ei ilmeisesti tavoittanut kaikkia tarvittavia henkilöitä riittävän nopeasti.

Harjoituksen ohjelma oli vain suomeksi. Sen olisi pitänyt olla myös ruotsiksi tai englanniksi.

Alusten kapteenit eivät kokoontuneet ennen harjoitusta. Alusten kapteenien olisi hyvä pitää yhteinen palaveri ennen harjoitusta, kuten on tapana myös oikeissa öljyntorjuntatilanteissa.

Harjoituksen sisäinen tiedonkulku ontui. Harjoituksen alussa oli aika pitkään erilaisia tietoja siitä, mitä aineita alus kuljettaa. Epävarma tieto levisi käytäväpuheissa ja oikean tiedon saaminen alukselta kesti ehkä liian kauan. Myös tieto bensiinin vuotamisesta tuli johtoryhmälle ja alueella oleville aluksille noin tunnin liian myöhään, eikä johtoryhmään tullut tietoa ilma-alusten tiedustelutuloksista. Tiedon kulku OSC:stä johtoryhmään ei toiminut kaikilta osin.

Kiireellisesti ja ensisijaisesti suoritaviin toimenpiteisiin olisi oltava valmiit ohjeet esim. laatujärjestelmiin liittyvissä toimintaohjeissa ja liitettynä ao. yhteistoimintasuunnitelmiin.

Johtoryhmässä ei pidetty yhteisiä tilannekatsauksia, eikä jaettu riittävän selvästi eri hallinnonalan henkilöille selvitettäviä ja valmisteltavia asioita. Johtoryhmässä ei myöskään laadittu yhteistä strategiaa siitä miten torjuntatoimet toteutetaan ja mitkä ovat eri toimijoiden keskeiset painopistealueet

Poliisin toiminta oli erillään muusta toiminnasta. Poliisin edustajaa ei ollut johtoryhmässä. Tietoja poliisin suorittamista toimenpiteistä ei saatu. Ilmeisesti haverialuksen henkilöstön työkuntoa ei tarkistettu esim. puhalluttamalla.

Onnistumiset

Kaikilla harjoitukseen osallistuvilla tahoilla oli aktiivinen ja aloitteellinen ote.

SYKEN toiminta oli nopeaa ja aktiivista. SYKE toimitti mm. öljyn leviämisenusteet ja alueen suojelualuetiedot.

Oli hyvä, että torjunta-aluksille annettiin omat torjunta-alueet. Helikopteri toimitti alueelle meripelastuspuomit tyylikkäästi!

Yhteydet pelasivat kohtalaisen hyvin, vaikka viestiliikennettä eri välineillä oli todella runsaasti.

Harjoituksen aikana havaitun oikean öljyhavainnon selvittely ja paikantaminen oli erittäin nopeaa ja perusteellista.

Harjoituksen johtajan toiminta oli tehokasta ja avointa ja hän hyödynsi asiantuntijoiden ammattitaitoa. Yhteishenki johtoryhmässä hyvä ja kaikki toiminnot ja niistä sopiminen meni erittäin hyvässä yhteisymmärryksessä. Johtoryhmän käyttöön varattu tila oli kooltaan riittävä ja mahdollisti hyvin johtoryhmän työskentelyn. Myös johtopaikan huolto toimi kiitettävästi.

4.8.

Tiedottaminen, ulkoinen

Tiedottaja Liisa Kantola, Pohjois-Pohjanmaan ympäristökeskus

Harjoitus osoitti, että todellisen onnettomuustilanteen sattuessa ympäristökeskuksen tiedottajan kannattaa työskennellä johtokeskuksessa, jossa on paras ja ajantasaisin kokonaiskuva tilanteesta. Tämä helpottaa myös johtokeskuksen henkilöstöä, koska tiedottajaa ei juurikaan tarvitse erikseen informoida ja tiedottaja voi ottaa vastaan tiedotusvälineiden kyselyitä.

Tiedottajalla tulee olla johtokeskuksessa käytössään kaksi gsm-puhelinta ja -liittymää, toinen modeemiyhteyttä ja toinen puheluja varten. Tähän ei osattu etukäteen varautua, joten tiedottaja joutui käyttämään toisena puhelimina omaa henkilökohtaista matkapuhelintaan. Ylimääräinen liittymä tietokonetta varten järjestyy virka-aikana tunnin sisällä ja ympäristökeskuksessa on aina ylimääräisiä gsm-puhelimia. Mahdollista on myös varata yksi liittymä pelkästään valmiustilanteita varten. Tie-

dottajan tietokoneen kautta tilattiin ja saatiin SYKEstä leviämismalliennusteet ja tiedot alueen suojelualueista. Tätä yhteydenpitoa varten olisi ehkä hyvä olla käytössä toinen tietokone ja liittymä ja jopa yksi apuhenkilö, jotta tiedottaja voisi keskittyä tiedottamiseen.

Tiedottajalla ei ole omaa kannettavaa tietokonetta, ja sellaisen hankintaa kannattaa harkita, kun nykyisen koneen uusiminen tulee ajankohtaiseksi. Ympäristökeskuksessa olisi hyvä olla muutama kannettava tietokone varattuna valmiuskäyttöön.

Onnettomuustilanteen tiedottamisen harjoittelua häiritsi jossain määrin se, että yhtä aikaa tiedotettiin oikeasti itse harjoituksesta ja kuvitteellisesti varsinaisesta onnettomuudesta. Toisaalta oikeassa tiedotuksessa käytiin läpi aivan samoja yhteistyömenettelyjä kuin kuvitteellisessakin tiedottamisessa.

Mielestäni yhteistyö SYKEN viestintäyksikön kanssa sujui harjoitustilanteessa hyvin. Tärkeää oli se, että SYKEN verkkotoimitus päivitti myös alueellisen ympäristökeskuksen etusivua, koska siihen ei tositilanteessa välttämättä ole irrottaa henkilöä ympäristökeskuksessa. Tiedottaja ei pysty, eikä ehdi johtokeskuksessa hoitamaan myöskään tiedotejakelua. Todellisuudessa tilanne tulee olemaan paljon sekavampi ja tiedotteen laatiminen vaatimaan enemmän yhteistyötä.

Ympäristökeskuksen tiedottaja tulisi mielestäni lisätä myös onnettomuustiedotteiden kieliversioiden jakelulistalle.

Käsittääkseni muilla harjoitukseen osallistuneilla paikallisilla tahoilla ei ollut käytettävissään tiedottajaa tai tiedotussuunnitelmaa. Käytännössä tiedotamme siis tositilanteessa myös muusta kuin varsinaisista torjuntatoimista, joten jatkossa olisi hyvä miettiä voiko tästä aiheutua jotain ongelmaa tai pitäisikö tästä yhteistyöstä olla jokin kirjallinen sopimus. Harjoituksen aikana sain sen käsityksen, että kaikki tahot suhtautuivat tiedottamiseen ja ympäristökeskuksen tiedottajan läsnäoloon johtokeskuksessa todella myönteisesti.

Harjoituksen jälkeisestä, kesäkuun alussa SYKEssä pidetystä viestinnän palautekokouksesta tuli aluekeskuksen tiedottajalle tietoa vasta syyskuussa. Aluekeskuksen tiedottajan olisi mielestäni hyvä saada osallistua viestinnän palautekokouksiin. Osallistua voi tarvittaessa esimerkiksi videoneuvotteluyhteyden avulla.

Tiedottaja Sirpa Pellinen, Suomen ympäristökeskus

Harjoituksesta tiedottaminen sujui pääosin hyvin ja hyvässä yhteistyössä PPO:n kanssa. Verkkotoimitus oli kytketty vahvasti harjoitteluun mukaan. Tosin tiedotuksen harjoittelua kuormitti se, että samaan aikaan hoidettiin myös todellista tiedottamista. Harjoituksen jälkeen SYKEssä pidetyssä palautepalaverissa kävi ilmi muutamia kehittämiskohteita, joihin jatkossa kannattaa kiinnittää huomiota.

Viestinnän käyttöön tarvitaan kriisi-sähköpostiosoite, johon voidaan välittää myös hallinnon ulkopuolelta tulevia viestejä. Nyt tietoa tulvi montaa eri kanavaa pitkin.

Toimintakaavio tiedotukselle. Tiedottaja kaipaa nopeaa reagoitua vaativassa tilanteessa kaaviota, jossa kerrotaan mitä tehdään ensin, mitä myöhemmin.

Erityistilanteiden viestintäohjeet ovat nyt vaikeasti löydettäviä. Todellisessa tilanteessa ei ehdi etsiä ohjeita, vaan niiden pitäisi olla suorana linkkinä intrassa loogisessa ja näkyvästä paikasta. Myös aineistot löytyvät eri paikoista, joita ei kiireessä ehdi selaamaan, esim., asiantuntijoiden yhteystiedot -> näistä voisi tehdä linkkejä intraan.

Jatkossa ympäristöhallinnon erityistilanneviestintä kehittyy entisestään kun hallinnon ohjeet siitä saadaan keväällä 2007 valmiiksi. Niissä tullaan korostamaan vastuiden selkeää määrittelyä, koordinoitua ja kansalaispalvelua, elementtejä joita kannattaa tämänkin harjoituksen perusteella parantaa. Myös öt-tilanteita kannattaa harjoitella säännöllisin väliajoin ja riittävän usein, jotta eri tahojen yhteistyö saadaan toimimaan mahdollisimman hyvin.

Keskeisimmät kehitysehdotukset

Oheiset kehittämisehdotukset on osin poimittu edellä esitetyistä havaintojen raporteista, osa ehdotuksista on toimituksen omia näkemyksiä.

1. Harjoitusten lisääminen

Ehdottomasti tärkein kehittämisehdotus on, että harjoituksia tulee järjestää useammin. HELGAN kaltaisia täysmittakaavaisia harjoituksia ei ehkä voi lisätä, mutta vuosittain pidettävät karttajarjoitukset lisääisivät torjuntavalmiutta jo merkittävästi. Tähän liittyvä lisäkehitysehdotus on yhteydenpidon tiivistäminen osapuolten kesken, ja myös suora yhteydenpito Pohjanlahden ruotsalaisiin toimijoihin. Ruotsin rannikkovartioston kanssa tapahtuva yhteydenpito sovitaan Suomen ympäristökeskuksen kanssa.

2. Harjoitusten suunnittelun ja sisällön kehittäminen

Harjoituksen suunnitteluvaiheen kokoonpanoa tulee laajentaa. Mukana tulisi olla mm. merenkuluntarkastaja ja ruotsalaisten tahojen edustus. Ennen harjoitusta olisi hyvä pitää osallistujille tiedotustilaisuus, jossa esiteltäisiin Kööpenhaminan sopimusta. Harjoituksen johtajan ja torjuntatöiden johtajan tulisi olla eri henkilöitä, eikä torjuntatöiden johtaja tuntisi tilannetta etukäteen. Harjoituksen johtaja voisi arvioida toiminnan onnistumista ja tarvittaessa puuttua harjoituksen kulkuun. Poliisin edustajan tulisi olla johtoryhmässä. Harjoitukseen lähtö tulee porrastaa selkeämmin vastaamaan todellista tilannetta. Tiedonkulkuun, tehtävänantoihin ja kommunikointivälineisiin on kiinnitettävä huomiota. Ilma-alusten toiminnan suunnittelua ja tehtävien antoa tulisi miettiä etukäteen. Myös öljyn keräämistä rannoilta tulisi suunnitella ja harjoitella.

3. Pohjanlahden alueen alusöljy- ja kemikaalivahinkojen torjunnan yhteistoimintasuunnitelma

Pohjanlahden alueen alusöljy- ja kemikaalivahinkojen torjunnan yhteistoimintasuunnitelma on laajaa aluetta koskeva yleisluontoinen suunnitelma, eikä sitä harjoituksessa voitu kovin paljon hyödyntää. Jatkossa tulee miettiä, miten harjoitusten yhteydessä voidaan suunnitelmaa tarkentaa ja miten nämä tarkennukset liitetään osaksi suunnitelmaa. Harjoitusten järjestämisen osalta ei voida toisaalta antaa liian valmiita malleja, koska silloin oppimisprosessi jää vaillinaiseksi.

4. Viestintä

Viestiliikenne ei toiminut harjoituksessa riittävän hyvin. Viestivälineitä oli paljon ja niiden toiminta välillä ruuhkautunutta. Merkittävä osa harjoituksen viestiliikenteestä hoidettiin todellisuudessa matkapuhelimien välityksellä. Matkapuhelimet eivät kuitenkaan ole luotettava viestintäväline todella suurissa onnettomuuksissa tai kriisitilanteissa. Kaikki tieto ei saavuttanut johtokeskusta. Meripelastusvaiheen päättymisessä oli epäselvyyksiä ja etsintöjä jatkettiin, vaikka johtovastuu oli jo siirretty. Näytteenottoalus ja Halli keskustelivat linkin kautta, vaikka olisivat voineet puhua kasvotusten. Viestiliikenne öljyntorjunnassa, harjoituksissa ja tositilanteissa tulee suunnitella nykyistä tarkemmin ja se olisi syytä olla jonkin harjoituksen pääasiallinen aihe.

Liite I. Harjoitussuunnitelma

1. Johdanto

Pohjois-Pohjanmaan ympäristökeskuksen johdolla järjestetään 30.5. – 31.5.2006 Oulun edustan merialueella yhteispohjoismaiseen Kööpenhaminan sopimukseen sekä Pohjanlahden alueen alusöljy- ja kemikaalivahinkojen torjuntasuunnitelmaan perustuva öljyntorjuntaharjoitus "HELGA 2006".

Harjoituksen vastuullisena järjestäjänä toimii Suomen ympäristökeskus ja Pohjois-Pohjanmaan ympäristökeskus. Harjoitukseen osallistuu Pohjanlahden alueen alusöljy- ja kemikaalivahinkojen torjuntaviranomaisten ja virka-apuviranomaisten ja näiden omien torjuntayksiköiden lisäksi ruotsalaisia öljyntorjunta-aluksia.

Harjoituksen tarkoitus on harjoitella monialaonnettomuutta, johon sisältyy torjunta-toimien johtamista, meripelastusta, kalustonkuljetuksia onnettomuuspaikalle ja tilanteen mukaisia öljyntorjuntatoimenpiteitä, kuten öljyn keräämistä merialueella sekä ilma-alusten käyttöä.

2. Harjoitustilanne ja alue

Ouluun tulevalla väylällä Vihreäsaareen menossa oleva öljytankkeri ajautuu matalikolle. Aluksessa on lastina n.10 000 tonnia öljytuotteita ja pohjakosketuksen seurauksena alus alkaa vuotaa öljyä. Onnettomuudessa tapahtuu myös henkilövahinkoja. Harjoitus alkaa meripelastustoimen tehtävillä. Seuraavassa vaiheessa painopiste on öljyn-torjuntatehtävissä.

Toimivat johtajat joutuvat keskenään sopimaan, milloin meripelastustehtävä loppuu ja vastuu siirtyy seuraavalle toimivalle johtajalle. Siirto voi tapahtua portaitaisesti.

Harjoitusalue on Pensaskarin länsipuolella n. 13 merimailia Toppilan satamasta koordinaatit 65°04'20"N ja 25°12'30"E . Huonojen olosuhteiden sattuessa harjoitus siirretään suojaisempaan paikkaan.

Harjoituksen maalitoimintaa on kuvattu tarkemmin liitteessä 9.

3. Öljyvahingon simulointi

Harjoituksessa öljyä kuvataan turpeella, jota levitetään mereen vahinkoalukselta ja pelastuslaitoksen tarkoitukseen varaamasta veneestä. Haverialus ympäröidään meripuomilla tarpeellisin osin, ranta-alueen suojaus tarkastellaan (tarve, suojattava alue, käytössä oleva kalusto, päättäminen vallitsevien olosuhteiden mukaan).

Maaliryhmä suorittaa turpeen levitystä harjoituksen maalialukselta sekä lisäksi pienemmästä pelastuslaitoksen veneestä.

4. Harjoituksen kulku ja hälyttäminen

4.1 Komentosuhteet ja torjuntayksiköt

Harjoituksen johtajana toimii Pohjois-Pohjanmaan ympäristökeskuksesta Timo Yrjänä.

Kyseessä on monialaonnettomuusharjoitus, joka alkaa meripelastustoimilla ja jatkuu öljyntorjuntatoimilla. Meripelastusvaiheessa toiminnan yleisjohtovastuu on

meripelastusjohtajalla (SMC, Meripelastuslohkokeskus Vaasa) ja paikallinen johto onnettomuuspaikan johtajalla (OSC) .

Painopisteen siirtyessä öljyntorjuntaan toiminnan yleisjohtovastuu on aluksi Oulu-Koillismaan pelastuslaitoksen harjoitusajankohtana vuorossa olevalla P3:lla (RC), joka huolehtii toimien aloittamisesta. Öljyntorjunnan jatkuessa yleisjohtovastuu siirretään Suomen ympäristökeskuksen (SYKE) nimeämälle torjuntatöiden johtajalle ja paikallinen johto Meritorjunnan johtajalle (SOSC), joka määrää torjuntamuodostelmista ja niille annettavista tehtävistä. Yleisjohtovastuun siirto johtajalta toiselle on yksi harjoituksen aiheista.

Harjoituksen johtopaikkana on Virpiniemen merivartioasema. Tilannekuva mereltä johtoryhmälle, mikäli tilannekuvajärjestelmä saadaan käyttöön.

Öljyn keräämisen tarve rannalta arvioidaan ja keräys suunnitellaan, mutta ei harjoitella käytännössä. Toimivalle johdolle tehtäväksi suunnitella rantatoiminta olosuhteisiin nähden karttajarjoitusluonteisena (mihin öljy ajelehtii, voiko ohjailla, mistä joukot?).

Poliisi osallistuu mahdollisuuksien mukaan harjoituksessa oman toimialansa töihin, on mm. mukana myös harjoitusalueen alueen eristämässä ja valvonnassa.

Harjoituksen toimintaorganisaatio esitetty liitteessä 6.

4.2. Hälyttäminen ja viestiyhteydet

Hälyttäminen tapahtuu Pohjanlahden alueen alusöljy- ja kemikaalivahinkojen torjunnan yhteistoimintasuunnitelman mukaisesti

Yhteydet hoidetaan meri-VHF –kanavilla ja Viranomais(VIRVE) -verkkoa käytäten. Yhteyksien järjestäminen on esitetty liitteenä olevassa viestiyhteyksikaaviossa. Viestiliikenne aloitetaan ”EXERCISE HELGA”

5. Harjoituksen käytännön järjestelyt

5.1. Harjoituksessa käytettävä aika

Harjoituksessa käytettävä aika on Suomen kesäaika, joka on GMT+3 h.

5.2. Alustava aikataulu

Tiistai 30.5.06

09:00–13:00

Karttajarjoitus toimiville johtajille, johtoryhmä ja merijohto harjoittelevat erikseen, viestiliikenne keskeinen harjoituksen aihe, paikkana Virpiniemen merivartioasema, pelastusjohtokeskus Vaasassa mukana esiharjoituksessa

13:00-14:00

Karttajarjoituksen yhteenveto ja johtopäätökset karttajarjoituksesta

14.00-15:00

Alusjätelain uudistuksen esittely (lainsäädäntöneuvos Pertti Normia, RVL)

18:00

Käskynjako suomalaisten harjoitukseen osallistuvien alusten päälliköille Toppilan satama-alueella.

Keskiviikko 31.5.06

06:30

Haveri

07:00 –

Harjoitukseen osallistuvien alusten siirtyminen harjoitusalueelle, porrastus ensin meripelastukseen osallistuvat, sitten ÖT-alukset

08:00 – 15:00

Harjoitus

15:00

Tiedotustilaisuus

17:00 – 19:00

Debriefing-tilaisuus Edenissä

19:00

Buffet-illallinen

Kutsuvierasristeily erillisen ohjelman mukaan Alexandralla, tiedotusvälineet voivat osallistua.

5.3 Harjoitukseen osallistuvat alukset

Harjoitukseen osallistuvat alukset ja niiden öljyntorjuntajärjestelmät on kuvattu liitteessä.

Lisäksi harjoitukseen osallistuu pienempiä aluksia Oulu-Koillismaan- ja Jokilaaksojen pelastuslaitoksilta. Lentokalustolla seurataan öljyn leviämistä, harjoitellaan puomien kuljetusta ja meripelastusta

5.4. Tarkkailijat

Harjoitukseen pyydetään tarkkailijoita eri sektoreilta. Tarkkailijoiden tehtävänä on seurata harjoituksen onnistumista ja esittää siitä arvio debriefing-tilaisuudessa sekä jälkikäteen kirjallisessa raportissa.

5.5 Harjoitukseen osallistuvien alusten saapuminen

Harjoitukseen osallistuvien kotimaisten alusten tulee olla valmiina erikseen sovittavilla lähtökynnyksillä keskiviikkona 31.5.06 klo 08:00. Porrastetuilla lähdoilla kuvataan todellisempaa saapumisaikaa haveripaikalle.

Vierailevat alukset voivat tulla suoraan harjoitusalueelle keskiviikkona 31.5.06 tai tiistaina Toppilan satamaan, jossa niille on varattuna laituripaikat.

Vierailevat alukset saavat käskyn siirtyä harjoitusalueelle keskiviikkoamuna 31.5.06

5.6. Diplomaattiselvitykset

Suomen ympäristökeskus vastaa ulkomaisten alusten saapumiseen liittyvistä järjestelyistä

5.7. Tullimuodollisuudet

Alukset noudattavat normaaleja kauppamerenkulun tullimuodollisuuksia

5.8 Merikartat ja koordinaattijärjestelmä

Alusten saapumiseen ja liikkumiseen harjoitusalueella tarvittavat merikartat ovat seuraavat: Merenkululaitoksen Merikarttasarjan kartat G 848 ja G 846. Harjoituksessa käytetään WGS-koordinaattijärjestelmää.

5.9 Briefing- ja debriefing -tilaisuudet

Käskynjako suomalaisten harjoitukseen osallistuvien alusten päälliköille tiistaina 30.5.06 klo 18:00

Harjoituksen debriefing-tilaisuus järjestetään Edenissä keskiviikkona 31.5.06 klo 17:00 alkaen. Oletamme, että kaikki Kööpenhaminan sopimuksen mukaiset tarkkailijajäsenet ja harjoitukseen osallistuvien alusten päälliköt osallistuvat debriefing-tilaisuuteen.

5.10 Iltatilaisuus

Buffet illallinen järjestetään Edenissä 31.5. klo 19:00

5.11 Harjoituksen päättymisen ja alusten poistuminen

Kotimaiset alukset poistuvat harjoitusalueelta keskiviikkona 31.5. klo 15:00 mennessä kukin oman purjehdussuunnitelmansa mukaisesti. Vieraileville aluksille on järjestetty laituripaikat Oulun Sataman toimesta 1.6.2006 klo 12:00 saakka.

6. Tiedottaminen, dokumentointi ja huolto

Pohjois-Pohjanmaan ympäristökeskus vastaa tiedottamisesta, kutsuu tiedotusvälineiden edustajat seuraamaan harjoitusta ja järjestää lehdistötilaisuuden kutsuvierasaluksella keskiviikkona 31.5.2006 klo 15:00.

Kukin harjoituksen osallistujataho dokumentoi oman toimintansa ja kirjaa havainnot harjoituksesta. Havainnot käsitellään debriefing-tilaisuudessa. muut dokumentit kootaan harjoituksesta laadittavaan loppuraporttiin.

Järjestäjien ja muiden osallistujien yhteystiedot on esitetty liitteessä.

Jokainen alus vastaa omaan huoltoon liittyvistä järjestelyistä.

Kartta harjoitusalueesta ja harjoituksen tapahtumapaikoista Oulussa on liitteenä.

7. Turvallisuus

Rajavartiolaitoksen helikopteri päivystää harjoituksen ajan mahdollisia hätätilanteita varten.

Hätäkeskus 112

MRSC Vaasa 02040 1003

7.1. Muut turvallisuusjärjestelyt

Mahdollisessa harjoituksenaikaisessa vahinko- tai hätätilanteessa kukin alus miehistöineen vastaa oman henkilökuntansa turvallisuudesta. Todellisessa harjoituksenaikaisessa hätätilanteessa käytettävä hätäkutsu määritetään viestiyhteyksien suunnittelun yhteydessä.

Liitteet:

1. Hälytyskaavio
2. Harjoitukseen osallistuvat alukset
3. Harjoitukseen osallistujien yhteystiedot
4. Kartta harjoitusalueesta
5. Kartta harjoituksen tapahtumapaikoista
6. Harjoituksen toimintaorganisaatio/viestikaavio
7. Tiedotussuunnitelma
8. Kutsuvierasaluksen ohjelma
9. Maalitoiminnan suunnitelma (rajoitettu jakelu)

Liite 2. Harjoituksen tiedotussuunnitelma

I. Harjoitus ja sen aikataulu

Pohjois-Pohjanmaan ympäristökeskuksen johdolla järjestetään 30.5. – 31.5.2006 Oulun edustan merialueella yhteispohjoismaiseen Kööpenhaminan sopimukseen sekä Pohjanlahden alueen alusöljy- ja kemikaalivahinkojen torjuntasuunnitelmaan perustuva öljyntorjuntaharjoitus "HELGA 2006".

Harjoituksen vastuullisena järjestäjänä toimii Suomen ympäristökeskus ja Pohjois-Pohjanmaan ympäristökeskus. Harjoitukseen osallistuu Pohjanlahden alueen alusöljy- ja kemikaalivahinkojen torjuntaviranomaisten ja virka-apuviranomaisten ja näiden omien torjuntayksiköiden lisäksi ruotsalaisia öljyntorjunta-alueita.

Harjoituksen päämäärä on harjoitella monialaonnettomuutta, johon sisältyy torjuntatoimien johtamista, meripelastusta, kalustonkuljetuksia onnettomuuspaikalle ja tilanteen mukaisia öljyntorjunta-toimenpiteitä, kuten öljynkeräämistä merialueella sekä ilma-alusten käyttöä.

Harjoituksessa harjoitellaan tyyppin B onnettomuutta (melko suuri ympäristövahinko-onnettomuus tai sellaisen suurehko riski).

Ouluun tulevalla väylällä Vihreäsaaren menossa oleva öljytankkeri ajautuu matalikolle. Aluksessa on lastina n.10 000 tn öljytuotteita ja alkaa pohjakosketuksen seurauksena vuotaa öljyä. Onnettomuudessa tapahtuu myös henkilövahinkoja. Harjoitus alkaa meripelastuksen toimen tehtävillä. Seu-raavassa vaiheessa painopiste on öljyntorjuntatehtävissä.

Toimivat johtajat joutuvat keskenään sopimaan, milloin meripelastustehtävä loppuu ja vastuu siir-tyy seuraavalle toimivalle johtajalle. Siirto voi tapahtua portaitaisesti.

Harjoitusalue on Pensaskarin länsipuolella n. 13 merimailia Toppilan satamasta koordinaatit 65°04'20"N ja 25°12'30"E . Huonojen olosuhteiden sattuessa harjoitus siirretään suojaisempaan paikkaan.

Harjoituksen johtajana toimii Pohjois-Pohjanmaan ympäristökeskuksesta Timo Yrjänä.

Kyseessä on monialaonnettomuus, harjoitus alkaa meripelastustoimilla ja jatkuu öljyntorjuntatoimilla. Meripelastusvaiheessa toiminnan yleisjohtovastuu on meripelastusjohtajalla (SMC, Meripe-lastuslohkokeskus Vaasa) ja paikallinen johto onnettomuuspaikan johtajalla (OSC) .

Painopisteen siirtyessä öljyntorjuntaan toiminnan yleisjohtovastuu on aluksi Oulu-Koillismaan pelastuslaitoksen harjoitusajankohtana vuorossa oleva P3:lla (RC), joka huolehtii toimien aloittamisesta. Öljyntorjunnan jatkuessa yleisjohtovastuu siirretään SYKEN nimeämälle torjuntatöiden johtajalle ja paikallinen johto Meritorjunnan johtajalle (SOSC), joka määrää torjuntamuodostelmista ja niille annettavista tehtävistä. Yleisjohtovastuun siirto johtajalta toiselle on yksi harjoituksen aiheis-ta.

Harjoituksen johtopaikkana Virpiniemen merivartioasema. Tilannekuva mereltä johtoryhmälle, mikäli tilannekuvajärjestelmä saadaan käyttöön.

Rannalta keräämisen tarve arvioidaan ja keräys suunnitellaan, mutta ei harjoitella käytännössä. Toimivalle johdolle tehtäväksi suunnitella rantatoiminta olosuhteisiin nähden kartta-harjoitusluonteisena (mihin öljy ajautuu, voiko ohjailla, mistä joukot).

Poliisi osallistuu mahdollisuuksien mukaan harjoituksessa oman toimialansa töihin, on mm. mukana myös harjoitusalueen eristämisessä ja valvonnassa.

Hälyttäminen tapahtuu Pohjanlahden alueen alusöljy- ja kemikaalivahinkojen torjunnan yhteistoimintasuunnitelman mukaisesti.

Yhteydet hoidetaan meri-VHF –kanavilla ja Viranomais(VIRVE) -verkkoa käyttäen. Yhteyksien järjestäminen on esitetty harjoitussuunnitelman liitteenä olevassa viestiyhteyksikaaviossa.

Harjoituksen aikana harjoitellaan myös tiedottamista. Öljyonnettomuustilanteita varten Pohjois-Pohjanmaan ympäristökeskuksessa laaditaan parhaillaan tiedotussuunnitelmaa, jonka mukaisesti harjoituksessa toimitaan. Tiedotussuunnitelmaa täydennetään harjoituksen jälkeen.

Harjoituksen ohjelma:

Tiistai 30.5.06

- 09:00–13:00 Karttahaarjoitus toimiville johtajille, johtoryhmä ja merijohto harjoittelevat erikseen, viestiliikenne keskeinen harjoituksen aihe, paikkana Virpiniemen merivartioasema, pelastusjohtokeskus Vaasassa mukana esiharjoituksessa
- 13:00-14:00 Karttahaarjoituksen yhteenveto ja johtopäätökset karttahaarjoituksesta 14.00-15:00 Alusjätelain uudistuksen esittely (lainsäädäntöneuvos Pertti Normia, RVL)
- 18:00 Käskynjako suomalaisten harjoitukseen osallistuvien alusten päälliköille Toppilan satama-alueella, Oulu

Keskiviikko 31.5.06

- 06:30 Haveri
- 07:00 – Harjoitukseen osallistuvien alusten siirtyminen harjoitusalueelle, porrastus ensin meripelastukseen osallistuvat, sitten ÖT-alukset
- 08:00 – 15:00 Harjoitus
- 15:00 Tiedotustilaisuus
- 17:00 – 19:00 Debriefing-tilaisuus Edenissä
- 19:00 Buffet-illallinen

Kutsuvierasristeily erillisen ohjelman mukaan Alexandralla, tiedotusvälineet voivat osallistua.

2. Harjoituksesta tiedottaminen

Toimenpide	Vastuhenkilö	Päivämäärä	Muuta
Harjoituksen ohjelma	Yrjänä/PPO	Valmis	
Tiedotussuunnitelman hyväksyminen/ Johtaja	Timo Yrjänä tai Kantola/johtaja, JORY	2.5.2006	
Ohjelma kutsuvieraita/mediaa varten	Viinämäki/PPO	Valmis	
Vieraslista	Viinämäki/PPO	28.4.2006	
Kutsut kutsuvieraille (ilmoittauduttava 17.5. mennessä Helena Holapalle)	Laatii: Kantola/PPO Lähetää: Holappa/PPO	2.5.2006 2.5.2006	
Tarkkailijalista ja kutsut tarkkailijoille	Viinämäki ja Holappa/PPO	2.5.2006	
Kutsu ja tiedote lehdistölle (sis.oh- jelman)	Laatii: Kantola/PPO, kommentit SY- KEstä Lähetää*: Kantola/PPO + SYKE	22.5.2006	
Kutsuvierasristeily	Käytännön järjestelyistä (mikrofonit ym. mediapalveluun liittyvää) vastaa: Saarinen/PPO Harjoituksen kulkua selostaa: Tuula Kuusela/SYKE (Viinämäki sopii) Lisäksi puheenvuoroja Merivartiosto, Pelastuslaitos, PPO ja SYKE Ketä muita paikalla: PPO: Juhani Kaakinen, Merilä, Nikkarikoski, En- buske Tiedotusaineiston laivalle kokoaa: Saarinen/PPO (piirtämöstä merikart- ta, johon merkitään tapahtumapaikat; 22.5. tiedote, harjoituksen ohjelma) Mediapalvelu aluksella: Saarinen/PPO	17.5.2006 23.5.2006	

Toimenpide	Vastuuhenkilö	Päivämäärä	Muuta
Tiedotustilaisuus kutsuvierasaluksella, Toppilassa laivalla	Toimittajat toivottaa tervetulleeksi ja esittelee paikalla olevat asiantuntijat: Yrjänä/PPO Puheenvuoroja pitävät: Harjoituksen johtaja: harjoituksen kulku Merivartiosto: Meripelastustoiminta Pelastuslaitos: Pelastuslaitosten rooli harjoituksessa Operatiivisen toiminnan johtaja SYKE Jolma Tiedotusaineiston tilaisuuteen ko-koaa: sama aineisto kuin laivalla + Kantola tekee tiedotteen tilaisuuteen päivän tapahtumista Mediapalvelu tiedotustilaisuudessa: Saarinen & Kantola/PPO. Pirttijärvi toimittaa kuvia verkkotoimitukselle paikan päältä.	31.5.2006 klo 15.00	
Tiedote harjoituksen kulusta	Tiedotteen laatii: Kantola/PPO Tiedotteen lähettää*: Kantola + Satu M Karjalainen/PPO > SYKE Sirpa Pellinen	harjoitus- päivänä	

* Tiedotejakelu:

- Tiedotusvälineet
- PPO: paikallinen jakelu, Sipa Pellinen (SYKE), markku.kohonen@raja.fi, urpo.rounaja@ouka.fi, juha.vilkki@olh.intermin.fi, ulla.niemela@olh.intermin.fi, mikaela.carlsson@ymparisto.fi
- SYKE: valtakunnallinen jakelu ja kv-jakelu

3. Yhteystiedot

SYKE:

Kari Lampela, p. 040 5085 541, 09 40300 471, Kalervo Jolma, p. 040 0444 686, 09 40300 468,
Jouko Pirttijärvi, p. 040 0618 997, 09 40300 469

Tiedotus:

Viestintäpäällikkö Kirsi Norros p. 040 7401 693, 09 4030 0770, Sijainen tiedottaja Sirpa Pellinen, p. 040 7402 754, 09 40300 703

Pohjois-Pohjanmaan ympäristökeskus:

Timo Yrjänä, p. 0400 386 593, 020 490 6343, Raimo Viinamäki, p. 0400 296 174, 020 490 6140

Tiedotus:

Liisa Kantola, p. 040 5452 665, 020 490 6168, Saara Saarinen, p. 040 8250266, 020 490 6304

Merivartiosto:

Varapäällikkö Markku Kohonen, p. 040 515 2582, markku.kohonen@raja.fi

Pelastuslaitos:

Urpo Rounaja, p. 044 7038600, urpo.rounaja@ouka.fi

Lääninhallitus:

Pelastustarkastaja Juha Vilkki, puh. 040 733 7158, 02051 78435, juha.vilkki@olh.intermin.fi

Tiedotuspäällikkö Ulla Niemelä, puh. 040 5033 128, 020 51 78303, ulla.niemela@olh.intermin.fi

Oulun satama:

Liikennepäällikkö Kaarlo Heikkinen, p. 044 703 2751

Liite 3. Tiedotussuunnitelma Perämerellä tapahtuvaa öljyonnettomuutta varten

Perämerellä öljyntorjuntatyössä noudatetaan Pohjanlahden alueen alusöljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjunnan yhteistoimintasuunnitelmaa. Tämän mukaan torjuntatöitä johtaa onnettomuuspaikan alueen pelastustoimen nimeämä pelastusviranomaisen kunnes niin tarvittaessa alusjätelain 19 §:n mukainen torjuntatöiden johtaja ottaa johtovastuun. Perämerellä tapahtuvassa onnettomuudessa on todennäköisesti paikalla ensin Merivartiosto tai alueellinen pelastuslaitos, joilla on johtovastuu, kunnes SYKE nimeää jonkun toisen johtovastuuseen. Tiedotusvastuu on johtovastuussa olevalla taholla. Ao. viranomaisen hoitaa tarvittaessa alkutiedotuksen. Meripelastuksesta tiedottaa merivartiosto. Tähän suunnitelmaan on kirjattu Pohjois-Pohjanmaan ympäristökeskuksen ja SYKEN tiedotustoiminnan periaatteet öljyonnettomuuden sattuessa.

Perämerellä tapahtuvassa öljyonnettomuudessa tiedotusvastuu on aina SYKEN viestintäyksiköllä.

Mikäli tieto tulee Pohjois-Pohjanmaan ympäristökeskukseen tilanteessa, ettei ole tietoa onko SYKEN viestintä asiasta tietoinen, PPO:n tiedottaja soittaa SYKEN viestintäpäällikölle.

Onnettomuudesta tiedottaminen jakautuu:

1. alkutiedottamiseen
2. koko onnettomuusajan reaaliaikaiseen verkkoseurantaan
3. öljyntorjunnan aikana tapahtuvaan yhteydenpitoon tiedotusvälineisiin ja
4. lopputiedotteen antamiseen

1. Tieto öljyonnettomuudesta Perämerellä tulee SYKEN päivystäjälle

2. Päivystys tiedottaa seuraaville:

- YM:n päivystäjälle (hän edelleen viestintäjohtajalle ja tarvittaessa ministerille)
- SYKEN viestintäpäällikölle (hän edelleen PPO:n tiedotukselle, SYKEN johdolle ja tarvittaessa muulle viestintäyksikölle mukaan lukien verkkotoimitus)

3. SYKEN viestintävastuullinen päättää tiedotuksesta, sen käytännön järjestelyistä ja vastuista neuvoteltuaan eri tahojen kanssa (SYKEN viestintä ja öljyntorjuntavastuuhenkilöt, PPO, YM, Meri-vartiosto).

4. SYKE laatii alkutiedotteen (su, ru, engl) ja onnettomuuden reaaliaikainen verkkoseuranta käynnistyy välittömästi. Tiedote sisältää seuraavat pääkohdat:

- milloin on tapahtunut
- missä on tapahtunut
- mitä on tapahtunut ja kenelle (osalliset)
- euraukset: mahdolliset vahingot ihmisille ja luonnolle, läheiset suojelalueet jne.
- mitä toimia on käynnistetty ja kenen toimesta
- lisätietoja: verkossa reaaliaikainen seuranta osoitteessa www.ymparisto.fi/onnettomuus. Kerrotaan milloin tulee seuraava tiedote ja/tai missä järjestetään tiedotustilaisuus. Mikäli mahdollista, annetaan jonkun henkilön yhteystiedot lisätietojen kysymistä varten.

5. Tiedotustilaisuus ja tarvittaessa jatkotiedote

- järjestetään mahdollisimman nopeasti mutta kuitenkin sen jälkeen, kun on tiedotettavaa

- järjestäjä/koollekutsuja/tilaisuuden sisällöstä vastaava: SYKE/PPO yhteis-toiminnassa merivartioston ja ao. pelastuslaitoksen kanssa
- mahdollisia paikkoja: Virpiniemen merivartioasema (Haukipudas), Kalajoen Lokkilinna, Raahe, Hailuoto, Merihelmi (Kuivaniemi)
- tilaisuuden käytännön järjestelyistä* vastaa: PPO ja SYKEN tiedotus
- tilaisuuden alustajat: operatiiviset toimijat
- jatkotiedotteen (su, ru, engl) laatii: SYKE
- jatkotiedotteessa kerrotaan myös verkon reaaliaikaisesta onnettomuusseuranasta
- selvitetään Helsingissä pidettävän tiedotustilaisuuden tarve
(*järjestelyt = opasteet, tiedotteiden monistaminen, tarjoilu, av-välineistö)

Tiedotustilaisuuden ohjelma:

- aloittaminen ja aikataulu
- tapahtunut lyhyesti mutta tarkasti
- ajankohtainen tilanne ja toimet
- olosuhteet ja laajuus
- vastaavat aikaisemmat tapaukset (+opit niistä)
- seuraavat toimenpiteet
- mahdollinen seuraava tiedotustilaisuus
- mahdollisuus käydä johdetusti tapahtumapaikalla
- kerrotaan verkon reaaliaikaisesta onnettomuusseurannasta

Liite 4. Öljytorjuntaharjoitus ”Helga” 2006, 31.5.2006 -loki

7.30 Saapuminen Virpiniemen Merivartiosto asemalle

7.45 Merivartioston meri-VHF-kanavilta kuulunut seuraavia tietoja: mies yli laidan, laivassa 25 asteen kallistuma

- Merestä pelastettu mies kärsii hypotermiasta, rannikolle tehty hälytys ambulansseille

7.55 Liisa Kantola tilaa Suomen Ympäristökeskukselta (SYKE) öljynleviämisenesteen onnettomuuspaikalle

7.55 Suomen ympäristökeskukselta (SYKE) tulee ilmoitus Timo Yrjänälle öljy-onnettomuudesta Oulun edustalla. Valtion öljytorjunta-alueksi hälytetty paikalle (mm. Halli). Timo Yrjänä nimitettiin torjuntatöiden johtajaksi. (Ilmoitus tuli SYKE:n päivystyksestä Raimo Viinamäen kautta.)

- haverialuksella tulipalo konehuoneessa, alus kivillä/karilla

8.05 Öljytorjunta-alue Hallin päällikkö Päivinen ilmoitti olevansa Meritoimien johtaja ja ovat tunnin kuluttua onnettomuuspaikalla. Sopivat Timo Yrjänän kanssa valvontalennoista, leviämismalleista ja viestiyhteyksistä.

8.10 Vaasan lohkokeskukseen oltu yhteydessä ja sovittu, että torjuntatöiden yleisjohtovastuu siirtyy Timo Y:lle

- Tursas, öljytorjunta-alue ilmoittaa: tulipalo sammutettu, ei tarvetta evakuointiin, mm. Tursas aloittanut öljynkeräyksen

8.25 - Öljytorjunta-alue Halli paikalla ½ tunnin päästä

8.30 Pelastustoimet päättyneet ja valmistaudutaan öljytorjuntaan

8.35 Dornier valvontalentokone saanut onnettomuuspaikan koordinaatit ja on paikalla klo 9.30

8.40 Helikopteri hälytettiin, haverialus vuotaa vielä öljyä mereen

8.45 Haverialuksen (Alpon) kipparilta pyydetty lisätietoja. Halli toimii öljytorjunnan vastuualuksena.

8.55 Meritoimien vastuu siirtyy Hallille. Merivartiostolla on edelleen pelastustoiminnan vastuu.

9.05 Poliisivene turvaamaan haverialuksen ympärys ulkopuolisilta aluksilta.

- Haverialukselta vuotaa raskasta polttoöljyä ja mahdollisesti myös bensiiniä

9.18 SYKE:lta tuli öljynkulkeutumismalli Liisa Kantolalle ja malli toimitettiin eteenpäin Pelastuslaitoksen Mika Haveriselle.

- haverialuksella kyljissä bensavuoto -> räjähdysvaara

- haverialus aasialaisen laivayhtiön, varustamoon ei ole saatu yhteyttä

9.46 Onnettomuusalueella havaittu oikeaa öljyä, vuoto mahdollisesti alueella liikuvista aluksista, määrä ei suuri, joten ei vaadi toimenpiteitä

10.10 Öljyntorjunta-alusten keräysalueet

- 1 kaista: Tursas
- 2 kaista: ruotsalaisten öt-alukset
- 3 kaista: Raahe V5 ja Oulu V1
- 4 kaista: Oili 4 ja Letto

10.15 SYKE:lta parempi ja tarkempi öljynkulkeutumisennustekartasta sekä luonnon-suojelualuista saapui Liisa Kantolalle. Kartta toimitettiin eteen päin.

- Haverialuksella havaittu uusi öljyvuoto
- rannan suojausta puomeilla (kartalla), helikopteri toimittaa puomin paikalle, ja veneet levittävät puomin (ei oikeasti)

10.20 Liisa Kantolalle tullut SYKE:lta tehtäväksi järjestää kuvitteellinen tiedotustilaisuus onnettomuudesta

10.40 Kutsuvierasalus onnettomuusalueella

10.45 Super Puma -helikopteri vie meripuomin Kyrönkarille. Oulu V4 ja RM5 levittävät puomin suojaten Kyrönkarin. Öljy pyritään ohjaamaan suojatulle rannalle.

11.10 Liisa Kantola ja Timo Yrjänä suunnittelevat kuvitteellista tiedotustilaisuutta tapahtuneesta öljyonnettomuudesta

11.15 Haverialukseen oltu yhteydessä vuototilanteesta?

- Perämies loukkaantunut ja noudetaan helikopterilla pois alukselta sekä edelleen sairaalaan

11.22 Haverialuksen perätankki vuotaa uudelleen raskasta polttoöljyä, mahdollisesti 2 tn vuotanut. Isot ÖT-alukset keskitetty keräämään sitä.

12.10 ÖT keskittynyt haverialuksen ympärille, puomitus ja keräys käynnissä, Kyrönkarin suunnalla ohjaava puomi, rannan suojaus käynnissä Oulunsalon Varjakansaaren rannalla luonnonsuojelun alueiden suojaksi.

13.30 Harjoitus ilmoitetaan päättyneeksi!

13.35 Valvontalentö menossa

Öljyntorjunta-alusten ilmoittamat keräysmäärät:

- KBV004 ja 005 yht. 1 m³
- Halli n. 5 m³
- Oili 4 1 tn kerättyä öljyä
- Tursas 46 tn veden sekaista öljyä
- OV 4 n. 1 tn
- RM5 ei tiedossa

Alukset ilmoittaneet, ettei kerättävää öljyä ole enää meressä.

Tiedote 22.5.2006 | Pohjois-Pohjanmaan ympäristökeskus, Suomen ympäristökeskus

Öljyntorjuntaharjoitus Perämerellä 31. toukokuuta

Pohjois-Pohjanmaan ympäristökeskus ja Suomen ympäristökeskus (SYKE) järjestävät 30.5.–31.5.2006 Oulun edustan merialueella öljyntorjuntaharjoituksen ”HELGA 2006”. Harjoitus perustuu yhteispohjoismaiseen Kööpenhaminan sopimukseen sekä Pohjanlahden alueen alusöljy- ja kemikaalivahinkojen torjuntasuunnitelmaan.

Harjoitus alkaa 30.5. öljyntorjunnan johtoryhmän harjoituksella Virpiniemen merivartioasemalla Haukiputaalla. Harjoituksen merellinen osuus järjestetään 31.5. Oulun edustan merialueella. Harjoitustapahtumassa tankkeri ajaa karille ja alkaa vuotaa öljyä. Öljyä kuvataan harjoituksessa mereen levitettävällä öljyntorjuntaturpeella. Onnettomuudessa tapahtuu myös henkilövahinkoja.

Harjoitukseen osallistuu yhteensä 8 laivaluokan öljyntorjunta-alusta sekä useita pienempiä öljyntorjuntaveneitä. Lisäksi harjoitukseen kuuluu ilmavalvonta. Harjoituksen suunnitteluun ja järjestelyihin ovat osallistuneet Pohjois-Pohjanmaan ympäristökeskuksen ja Suomen ympäristökeskuksen lisäksi Rajavartiolaitos ja Oulu–Koillismaan pelastuslaitos.

Kööpenhaminan sopimukseen perustuva harjoitus järjestetään vuosittain. Edellisen keran Suomessa järjestetty harjoitus pidettiin Turussa vuonna 2005.

Lisätietoja:

Ympäristöhoitopäällikkö Timo Yrjänä, Pohjois-Pohjanmaan ympäristökeskus,
puh. 020 490 6343

Yliteknikko Raimo Viinamäki, Pohjois-Pohjanmaan ympäristökeskus,
puh. 020 490 6140

Yli-insinööri Kalervo Jolma, SYKE, puh. 0400 444 686

Tarkastaja Jouko Pirttijärvi, SYKE, puh. 0400 618 997

Tiedottaja Liisa Kantola, Pohjois-Pohjanmaan ympäristökeskus, puh. 040 545 2665



TIEDOTE

31.5.2005, klo 11.30

Öljytankkeri vuotaa Oulun edustan merialueella

Öljytankkeri Alpo on aamulla klo 6.30 ajanut karille aivan Oulun edustalla. Aluksessa on lastina n.10 000 tonnia erilaisia öljyjä. Alus vuotaa ja klo 10.00 mennessä siitä on vuotanut 535 tonnia raskasta polttoöljyä ja 1000 tonnia bensiiniä. Onnettomuudessa on tapahtunut myös henkilövahinkoja. Meripelastusvaihe on päättynyt ja vastuu siirtynyt öljyntorjuntaorganisaatiolle. Onnettomuusalue on Toppilansalmen länsipuolella n. 1,8 km Toppilan satamasta paikassa 65°04'20" pohjoista leveyttä ja 25°12'30 itäistä pituutta.

Öljyntorjuntaa johtaa tällä hetkellä Pohjois - Pohjanmaan ympäristökeskuksen edustaja ja meritoiminnan johtajana toimii öljyntorjunta-alus Hallin päällikkö.

Sää alueella on sateinen, tuuli noin 4m/sek, eikä tällä hetkellä haittaa torjuntatoimia.

Paikalla ovat torjunta-alukset Letto ja Oili IV ja useita pelastustoimen veneitä. Dornier lentokone on hälytetty paikalle. Torjunta-alus Tursas on paikalla, Halli on matkalla ja Ruotsista on pyydetty aluksia apuun. Öljyn kulkeutumismalli on laadittu ja löytyy verkkosivuilla.

Tiedotustilaisuus onnettomuudesta pidetään tänään Suomen ympäristökeskuksen auditoriossa Helsingissä klo 14.00, osoite Mechelininkatu 34a, sisääntulokerros. Samanaikaisesti pidetään tiedotustilaisuus myös Oulussa Virpiniemen merivartioston auditoriossa, os. xxxxxxxxxx

Torjuntatyöhön osallistuvat Suomen ympäristökeskus, Pohjois - Pohjanmaan ympäristökeskus, Puolustusvoimat, Rajavartiolaitos, Varustamoliikelaitos sekä Oulu - Koillismaan Pelastuslaitos.

LISÄTIETOJA:

jatkuvasti päivittyvää tietoa: www.ymparisto.fi/onnettomuus

Tiedottaja Liisa Kantola, Pohjois-Pohjanmaan ympäristökeskus, puh. 020 490 6168

Yli-insinööri Kalervo Jolma, Suomen ympäristökeskus (SYKE), puh. 0400 444 686

Tiedottaja Sirpa Pellinen, (SYKE), puh. 040 740 2754, sirpa.pellinen@ymparisto.fi



TIEDOTE

31.5.2005, klo 14.15

Öljytankkerin öljy uhkaa pesivien lintujen alueita

Aamulla Oulussa karille ajaneesta öljytankkeri Alposta on valunut mereen 3200 tonnia bensiiniä, polttoöljyä ja raskasta öljyä. Aluksen vuoto on saatu loppumaan. Meripelastushelikopteri on kuljettanut paikalle öljyntorjuntapuomeja öljyn leviämisen estämiseksi. Aluksessa on lastina n.10 000 tonnia erilaisia öljyjä. Onnettomuusalue on Toppilansalmen länsipuolella n. 1,8 km Toppilan satamasta paikassa 65°05'33pohjoista leveyttä ja 025°22' itäistä pituutta.

Öljyntorjuntaa johtaa Pohjois-Pohjanmaan ympäristökeskuksen edustaja ja meritoiminnan johtajana toimii öljyntorjunta-alus Hallin päällikkö.

Sää alueella on sateinen, tuuli noin 4m/sek, eikä haittaa torjuntatoimia.

Onnettomuusalueella pesii tähän vuodenaikaan myös useita lintulajeja, joille öljy on erittäin vahingollista. Tällaisia lajeja ovat mm. merihanhi ja uhanalaiset kahlaajat kuten suokukko.

Alueen läheisyydessä sijaitsee Liminganlahti, joka on Pohjois – Euroopan merkittävimpiä kosteikkoja. Siellä on myös luontotyypeiltään ja kasvillisuudeltaan arvokasta aluetta, joka kuuluu Natura 2000 -suojelualueverkostoon. Tärkeitä luonnonsuojelualueita ovat Perämeren saaret ja Oulujoen suisto.

Myös kalojen poikaset ovat herkkiä öljylle ja niille öljy aiheuttaa selviä kehityshäiriöitä. Aikuisilla

kaloilla havaitaan fysiologisia muutoksia. Mikäli öljy kulkeutuu alueelle, jossa monet kevätkutuiset lajit kutevat, öljy vaikeuttaa monien lajien lisääntymistä. Pohjaan vajoava öljy voi vaikuttaa esim. silakan lisääntymiseen.

Paikalla ovat torjunta-alukset Letto ja Oili IV ja useita pelastustoimen veneitä. Torjunta-alus Tursas on paikalla, Halli on matkalla ja Ruotsista on pyydetty aluksia apuun. Öljyn kulkeutumismalli on laadittu ja löytyy verkkosivuilla. Dornier lentokone seuraa tilannetta ilmasta.

Torjuntatyöhön osallistuvat Suomen ympäristökeskus, Pohjois - Pohjanmaan ympäristökeskus, Puolustusvoimat, Rajavartiolaitos, Varustamoliikelaitos sekä Oulu - Koillismaan Pelastuslaitos.

LISÄTIETOJA:

Jatkuvasti päivittyvää tietoa: www.ymparisto.fi/onnettomuus

Tiedottaja Liisa Kantola, Pohjois-Pohjanmaan ympäristökeskus, puh. 020 490 6168

Yli-insinööri Kalervo Jolma, Suomen ympäristökeskus (SYKE), puh. 0400 444 686

Tiedottaja Sirpa Pellinen, (SYKE), puh. 040 740 2754, sirpa.pellinen@ymparisto.fi

Tiedottaja Ulla Sonck, (SYKE), puh. 040 740 2186

Luontovaikutukset:

Linnut: Erikoistutkija Raimo Virkkala, SYKE, puh. (09) 4030 0209

Kalat: Erikoistutkija Heikki Peltonen, SYKE, puh. (09) 4030 0236

Kasvit: Projektipäällikkö Anne Raunio, SYKE, puh. (09) 40300 740

Helga 2006 -öljyntorjuntaharjoitus sujui hyvin

Oulun edustalla tänään järjestetty Helga 2006 -öljyntorjuntaharjoitus onnistui hyvin. Harjoitustapahtumassa säiliöalus ALPO ajoi karille Oulun edustalla. Aluksen lastitankeista ja polttoainetankeista pääsi mereen osa noin 3200 tonnin bensiinilastista, 100 tonnia raskasta polttoöljyä sekä jonkin verran kevyttä polttoöljyä. Törmäyksen voimasta aluksen konemestari loukkasi päänsä ja meni tajuttomaksi. Lisäksi aluksella todettiin kadonneeksi yksi henkilö.

Harjoituksen merellinen osuus alkoi meripelastuksella. Ihmishenkien pelastamisen jälkeen meripelastuslohkokeskus Vaasa luovutti yleisjohtovastuun ja Suomen ympäristökeskus määräsi johtovastuun Pohjois-Pohjanmaan ympäristökeskukselle.

Harjoitus edisti toimintamallia monialaonnettomuudessa, jossa toimivat viranomaiset joutuvat vaihtamaan yleisjohtovastuuta. Yhteistoiminta kehittyi myös tilanteessa, jossa joudutaan käyttämään sekä meripelastukseen, että öljyntorjuntaan suunniteltuja resursseja porrastetusti yhdessä. Lisäksi harjoiteltiin erityisesti onnettomuuden johtoryhmän työskentelyn, komentojärjestyksen ja merellisen toiminnan kehittämistä. Viestiliikenne alusten ja harjoituksen johtoryhmän välillä kulki lopulta hyvin.

Harjoitukseen osallistui 8 laivaluokan öljyntorjunta-alusta sekä etsintä- ja pelastusyksiköitä Oulu-Koillismaan ja Jokilaaksojen pelastuslaitoksista, Länsi-Suomen merivartiostosta, Oulun kihlakunnan poliisilaitokselta sekä Oulun Kiviniemen ja Iin meripelastusyhdistyksistä. Onnettomuusharjoituksen aikana Turun vartiolentueen Super Puma -meripelastushelikopteri kuljetti paikalle öljyntorjuntapuomeja öljyn leviämisen estämiseksi. Dornier-valvontalentokone suoritti öljyonnettomuuden tiedustelulentoja.

HELGA 2006 -öljyntorjuntaharjoitus perustui yhteispohjoismaiseen Kööpenhaminan sopimukseen sekä Pohjanlahden alueen alusöljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjunnan yhteistoimintasuunnitelmaan. Kööpenhaminan sopimukseen perustuva harjoitus järjestetään vuosittain. Edellisen kerran Suomessa järjestetty harjoitus pidettiin Turussa vuonna 2005.

Harjoituksen suunnitteluun ja järjestelyihin osallistuivat Pohjois-Pohjanmaan ympäristökeskuksen ja Suomen ympäristökeskuksen lisäksi Länsi-Suomen merivartiosto ja Oulu-Koillismaan pelastuslaitos.

Lisätietoja:

Ympäristöhoitopäällikkö Timo Yrjänä, Pohjois-Pohjanmaan ympäristökeskus, puh. 020 490 6343

Yliteknikko Raimo Viinamäki, Pohjois-Pohjanmaan ympäristökeskus, puh. 020 490 6140

Yli-insinööri Kalervo Jolma, SYKE, puh. 0400 444 686

Tarkastaja Jouko Pirttijärvi, SYKE, puh. 0400 618 997

Merivartioalueen varapäällikkö Markku Kohonen, Länsi-Suomen merivartiosto, puh. 040 515 2582

Liikennepäällikkö Kaarlo Heikkinen, Oulun satama, puh. 044 703 2751

Tiedottaja Liisa Kantola, Pohjois-Pohjanmaan ympäristökeskus, puh. 040 545 2665

KUVAILEHTI

Julkaisija	Pohjois-Pohjanmaan ympäristökeskus			Julkaisu-aika Lokakuu 2006
Tekijä(t)	Mari Wuolio, Timo Yrjänä, Liisa Kantola (toim.)			
Julkaisun nimi	Öljyntorjuntaharjoitus Helga 2006 - loppuraportti			
Julkaisusarjan nimi ja numero	Pohjois-Pohjanmaan ympäristökeskuksen raportteja 1/2006			
Julkaisun teema				
Julkaisun osat/ muut saman projektin tuottamat julkaisut	Ruotsinkielinen lyhennetty versio raportista			
Tiivistelmä	<p>Merellä sattuvien öljyonnettomuuksien torjunta on erittäin kallista ja vaati monien eri viranomaisten, laitojen ja usein myös valtioiden välistä saumatonta yhteistyötä. Tehokkaan torjunta- ja pelastusorganisaation ylläpitäminen edellyttää harjoittelemista tositilanteiden varalle. Tällainen monialaonnettomuusharjoitus pidettiin Oulussa 30.5.–31.5.2006 (HELGA 2006).</p> <p>Harjoituksen päämääränä oli harjoitella yhteistoimintaa monialaonnettomuustilanteessa. Harjoitukseen sisältyi torjuntatoimien johtamista, meripelastusta, kalustokuljetuksia onnettomuuspaikalle ja tilanteen mukaisia öljyntorjuntatoimenpiteitä, kuten öljyn keräämistä merialueella sekä ilma-alusten käyttöä.</p> <p>Raporttiin on koottu harjoituksen yhteydessä syntynyt keskeinen kirjallinen materiaali. Vaikka eri kirjoittajien teksteissä on päällekkäisyyttä ja jopa ristiriitaisuuksia, ne haluttiin ottaa mukaan raporttiin, koska niiden kautta voi saada kuvan mm. siitä, miten tieto on tavoittanut eri toimijat ja miltä tilanne on eri vaiheissa näyttänyt harjoituksen eri toimintapaikoissa.</p> <p>Raportin päätarkoitus on kuvata harjoituksen kulku suunnitelmasta toteutukseen sekä arvioida harjoituksen onnistumista. Raportti on pyritty laatimaan siten, että se toimisi taustamateriaalina muiden vastaavien harjoitusten suunnittelijoille sekä mahdollisten tositilanteiden torjuntatöiden organisoiduille.</p>			
Asiasanat	Öljyntorjunta, meripelastus, kansainvälinen yhteistyö			
Rahoittaja/toimeksiantaja	Pohjois-Pohjanmaan ympäristökeskus			
	ISBN (nid.)	ISBN 952-11-2419-9 (PDF)	ISSN (pain.)	ISSN 1796-1947 (verkkoj.)
	Sivuja 52	Kieli Suomi	Luottamuksellisuus Julkinen	Hinta (sis.alv 8 %)
Julkaisun myynti/jakaja				
Julkaisun kustantaja	Pohjois-Pohjanmaan ympäristökeskus			
Painopaikka ja -aika	2006			

PRESENTATIONSBLAD

Utgivare	Norra Österbottens Miljöcentral			Datum Oktober 2006
Författare	Mari Wuolio, Timo Yrjänä & Liisa Kantola (red.)			
Publikationens titel	Övning för oljeskadebekämpning Helga 2006 - slutrapport (Öljyntorjuntaharjoitus Helga 2006 - loppuraportti)			
Publikationsserie och nummer	Norra Österbottens miljöcentrals rapporter 1/2006			
Publikationens tema				
Publikationens delar/ andra publikationer inom samma projekt	Förkortad svenskspråkig rapport			
Sammandrag	<p>Bekämpning av oljeutsläpp till sjöss är extremt dyrt och kräver ett friktionsfritt samarbete mellan många skilda myndigheter, institutioner och ofta också flera länder. Upprätthållandet av en effektiv skydds- och räddningsorganisation kräver övningsåtgärder för att vara förberedd för verkliga händelser. En sådan multidisciplinär övning för oljeskadebekämpning genomfördes i Uleåborg den 30-31 maj 2006 (HELGA 2006).</p> <p>Målet med övningen var att öva samarbetet vid hanteringen av olyckor som berör flera olika sektorer i samhället. Övningen innehöll hantering av bekämpningsåtgärder, sjöräddning, transport av redskap till olycksplatsen, och åtgärder för oljeskadebekämpning som är lämpliga för situationen, t.ex. uppsamling av olja till sjöss och användning av flygplan.</p> <p>Det material som är av central betydelse som framställts i samband med övningen ingår i denna rapport. Fastän text av olika författare överlappar varandra på vissa platser och även innehåller några motsägelser, ville redaktörer inkludera dessa i rapporten därför att de ger en bild av olika frågor såsom hur informationen har nått olika aktörer och hur situationen har sett ut under övningen på olika platser och under olika skeden av övningen.</p> <p>Huvudsyftet med denna rapport är att beskriva händelseförloppet under HELGA övningen från och med planeringskedet till dess implementering och att presentera en utvärdering av övningens slutresultat. Syftet har varit att sammanställa en rapport så att den kan fungera som ett utgångsmaterial för planerare av andra liknande övningar och för organisatörer av bekämpningsarbete i verkliga situationer.</p>			
Nyckelord	Oljebevakning, sjöräddning, internationell samarbete			
Finansiär/ uppdragsgivare	Norra Östrebottens Miljöcentral			
	ISBN (hft.)	ISBN 952-11-2419-9 (PDF)	ISSN (print)	ISSN 1796-1947 (online)
	Sidantal 52	Språk Finska	Offentlighet Offentlig	Pris (inneh. moms 8 %)
Beställningar/ distribution				
Förläggare	Norra Östrebottens Miljöcentral			
Tryckeri/tryckningsort och -år	2006			