

BRUKET AV STATLIGA FÖRETAGS FARTYGSmateriel I SJÖRÄDDNINGSTJÄNSTEN

1. Allmänt

I det här avsnittet beskrivs principerna för hur fartyg i statliga företags förvaltning används i sjöräddningstjänstens uppdrag. I skyndsamma sjöräddningsuppdrag kan sjöräddningens ledningscentraler vara i direkt kontakt med statens fartyg som eventuellt befinner sig i närheten av olycksområdet och be dem delta i räddningsinsatsen. Man ska emellertid eftersträva att informera saken även till fartygsbefälhavaren i enlighet med de principer som anges nedan.

2. Arctia Shipping Oy

Med de konventionella isbrytare som förvaltas av Arctia Shipping, dvs. Urho, Sisu, Kontio, Otso, Voima samt kombinationsisbrytarna Nordica, Fennica och Botnica kan man bäst delta i räddning av människor, evakuering, brandsläckning, nödbogsering, helikopterverksamhet, användning av ytterligare pumpanordningar och oljebekämpning (Kontio). Med hjälp av kombinationsisbrytare, som är utrustade med DP- utrustning, är det dessutom möjligt att utföra lyft beroende på aktuell utrustning på fartyget och dessutom möjligt att utföra ROV-verksamhet.

Vad som bör beaktas vad gäller det som sagts ovan är fartygens position och besättning vid tidpunkten för händelsen. Huruvida fartygen kan användas beror vintertid i första hand på hur sträng vintern är och var isbrytarna befinner sig på Norra Östersjön. Användningen av kombinationsisbrytarna beror också på fartygens fraktsituation och området där frakten sker. För att försäkra sig om att fartygen kan användas i räddningstjänsten är det skäl att först kontakta chefen för operationerna på Arctia som har uppgifter om fartygens aktuella situation.

De fem konventionella isbrytarnas startberedskap under vinterperioden är beroende på situationen 0-96 h. Under sommarperioden är den konventionella isbrytaren (oljebekämpningsisbrytaren Kontio) i 24 h startberedskap. Två kombinationsisbrytare är under vinterperioden i 0-96 h startberedskap. Startberedskapen under sommaren beror på fartygens aktuella position. Utrustningen på det fartyg det är fråga om kan kontrolleras av chefen för operationerna på Arctia.

Med konventionella isbrytare kan man inte arbeta tryggt i hård sjögång $H_s > 3$ m. Kombinationsisbrytarna är utrustade med krängningsdämpande system och de är byggda för verksamhet på öppen sjö även under svåra förhållanden. Dessutom är de utrustade med fartygsapotek i kategori A enligt föreskriften. Nordica och Botnica är utrustade med aktiva krängningskompenserande lyftkranar på 160 ton. Dessutom har Botnica en moonpool om 6 x 6 m. Fennica är utrustad med en lyftkran på 30 ton som är avsedd för lyft från vattenytan. Förutom detta kan Nordica och Fennica använda en bockkran på 120 ton. Fartygen har ett djupgående på ca 7,5-8,0 m.

3. Finnpilot Ab

Finnpilot Pilotage Ab har till sitt förfogande 31 lotsbåtar, 33 lotskuttrar och 9 hydrokopter.

Dessa är placerade på havsområdena enligt följande:

- Kotka (2 lotsbåtar, 1 kutter, 0 hydrokopter),
- Orregrund (3,2,0),
- Emsalö (3,2,0),
- Gråhara (2,2,0),
- Porkala (2,2,0),
- Hangö (1,2,0),
- Lillmälö (0,1,0),
- Utö (2,2,0),
- Mariehamn (1,1,0),
- Nystad (1,1,1),
- Raumo (2,1,0),
- Mäntyluoto (1,2,0),
- Kaskö (1,1,0),
- Vallgrund (1,1,1),
- Jakobstad (1,1,1),
- Karleby (3,2,1),
- Kalajoki (0,1,0),
- Brahestad (1,1,0),
- Marjaniemi (1,2,2),
- Ajos (1,1,2).

Farkosterna är planerade för transport av 4–8 personer. Farkosterna är besiktade för trafikområde III och de lämpar sig för efterspaningsuppgifter, räddning av enskilda personer från havet, evakuering och stödtransporter.

Farkosterna kan användas av en besättning på minst två personer i omedelbar statberedskap 24/7/365. Farkosterna kan tas i användning från havet genom kallelse via VHF-radiotelefon. Om en farkost är i hamn kan den tas i bruk genom att man ringer lotsförmedlingen.

4. Meritaito Ab

Sjömätningens fartyg är under mättningsperioden placerade längs Finlands kust efter mättningsperiodens mättningsobjekt. Fartygen byter eventuellt havsområde flera gånger under en mättningsperiod. Det finns fartyg från 6 meter till fartyget Airisto på 34 meter. Fartygens egenskaper i synnerhet i kraftig sjögång borde först utredas. Sjömätningens fartyg är i allmänhet tvungna att avbryta sin verksamhet då det blir omöjligt att vistas ute till havs. Fartygens hastigheter är relativt låga, 11–13 knop. Troligtvis är fartygen inte utrustade med specialutrustning som lämpar sig för räddningsverksamhet (bör utredas). Det viktigaste vore att försäkra sig om utrustningens lämplighet för sjöräddningsuppgifter överlag (i mer omfattande grad). Fartygen är från första början byggda till mättningsfartyg och planeringskriterierna skiljer sig säkerligen från sjöräddningens planeringskriterier.

Tack vare mätningstrustningarna lämpar sig sjömätningarfartygen särskilt bra för spaning efter ett sjunket fartyg eller något annat under vattnet. Meritaito Ab har även andra utrustningar som lämpar sig för efterspaning under vattnet, till exempel ROV och sido-seende ekolod. Troligtvis är möjligheterna att evakuera inte de bästa möjliga, i alla fall inte i hård sjögång. För transport är de inte heller de bästa möjliga på grund av begränsade passagerar- och fraktrummen. Specialutrustning för brandsläckning är inte fartygen utrustade med (vattenkanoner), med undantag av handsläckare och maskinrummets släckare. Fartygen kan eventuellt användas för bogsering, förmågan måste kontrolleras. Sjömätningssarbetet utförs på entreprenad och avbrott i arbetet på grund av ett långvarigt uppdrag att bistå räddningstjänsten kan skapa problem med att följa entreprenadavtalet och troligtvis även förorsaka Meritaito Ab extra kostnader för att sköta förpliktelserna i avtalet.

Ibrukttagande av ett fartyg förutsätter att man har uppgifter om att något fartyg befinner sig i närheten av olycksplatsen. De största mätningssbåtarna/fartygen är utrustade med AIS. Om man har uppgifter om fartygen och de finns på området är det enklast att kontakta dem via VHF. Det här förutsätter naturligtvis avtalade och preciserade tillvägagångssätt.

Meritaitos farledsfartygsklass omfattar fem fartyg som lämpar sig för tunga och varierande arbetsuppgifter till havs. De klarar av isförhållanden och lyft på 8 – 20 ton. Alla klarar även av oljeinsamling på öppet vatten och i is. Alla fartyg är utrustade för att fungera som stödfartyg för dykare och t.ex. Seili har brandkanoner, nödbogseringsutrustning och dp-utrustning. Seili är besiktat för Östersjön och de andra för klass 3 på Finlands territorialvatten.

Farledsfartygen är placerade runt kusten och endast en del av dem är bemannade (i allmänhet Seili)

Eftersom alla fartyg inte är bemannade kan fartygen enklast tas i bruk genom att man vid Meritaito kontaktar Suonio som är säkerhetsansvarig (DPA) eller Rantala och Koivu som är arbetschefer vid kusten.

Oili-klassen omfattar tre fartyg som lämpar sig för tunga och varierande arbetsuppgifter till havs. De klarar av att transportera lastbilmateriel och utföra lyft upp till 5 ton. Alla klarar även av oljeinsamling på öppet vatten. Fartygen har en bärkraft på 30–40 ton. Oili-klassens fartyg är besiktade för klass 3 på Finlands territorialvatten. Farledsfartygen är placerade runt kusten och endast en del av dem är bemannade (i allmänhet Oili1).

Eftersom alla fartyg inte är bemannade kan OILI-klassens fartyg enklast tas i bruk genom att vid Meritaito kontakta Suonio som är säkerhetsansvarig (DPA) eller Rantala och Koivu som är arbetschefer vid kusten.

Av farledsfartygen finns det tre olika storleksklasser sjö 1000, sjö 2000 och sjö 4000. Alla är besiktade för trafikområde 3 och de uppnår en hastighet på 20 knop och är utrustade med hiab-kranar. Fartygen har en ramp i fören och det är lätt att ta i land med

dem. Fartygen har en bärkraft på 4-11 ton. En del av farledsfartygen klarar av oljebekämpning på öppet vatten.

Det finns farledsfartyg längs med kusten och i inlandet vid farledsbaserna. En del av baserna har arbetsskift som varar en vecka åt gången och då rör sig farledsfartygen varje dag under veckan.

Farledsfartygen kan enklast tas i bruk genom att man vid Merikanto kontaktar Rantala och Koivu som är arbetschefer vid kusten.

5. Finlands färjtrafik Ab

Finlands färjtrafik Ab har färjfartyg i Åbolands skärgård och på Karlös färjplats och vajerfärjor på havs- och sjöområden. Färjfartygens besättning består av 2–4 personer och vajerfärjornas av en person.

Med vissa begränsningar lämpar sig färjfartygen för räddningsinsatser utanför sitt arbetsområde t.ex. i situationer då det finns behov av att transportera ett stort antal personer och fordon på hjul i skärgårdsförhållanden. Det kan gälla att transportera passagerare från ett evakuerat fartyg till land eller att transportera räddningsfordon eller räddningsmanskaper. Fartygen lämpar sig endast för skärgårdsförhållanden. Vid behov kan färjfartygen användas för att rädda enskilda människor från havet. Däremot är bruket av vajerfärjor i räddningsuppdrag mycket begränsat på grund av färjans besättning och färjans tekniska egenskaper. Därför finns det ingen orsak att använda dem i sjöräddningstjänsten.

Kontakt med färjfartyg som trafikerar olika rutter i Åbolands skärgård får man via VHF-kanalerna 16 eller 71. Via kanal 16 får man kontakt med färjfartyget på Karlös färjplats. På natten får man kontakt med färjan vid stranden via GSM. Det enklaste sättet att larma färjfartyg och vajerfärjor i trafik är via nödnumret på Finferries. I fråga om de s.k. dagfärjorna är man tvungen att larma personalen hemifrån och då kan fartyget fås i trafik om några timmar. Till Meriluoto som är en reservfärja vid Karlös färjfäste kan personalen tillkallas hemifrån på några timmar.

Vad gäller färjfartyg bör det observeras att: Färjfartygen har en djupgång på 3,5–4,5 meter och de är byggda och besiktade för att möta förhållandena på trafikområdet 1 i inrikestrafik. Fartygens för- och akterportar tål inte körning rakt mot vågorna och lämpar sig således inte för sjöräddningsinsatser på öppet hav. Det bör observeras att om färjfartyg som är i trafik kallas in nattetid för sjöräddningsuppdrag kan avbrott i landsvägen t.ex. vid avsnittet Pargas–Nagu försvåra transporten av räddningspersonal och räddningsutrustning till räddningsplatserna längs Skärgårdsvägen till Åbo. Önskvärt är att man direkt tar kontakt med nödnumret till Finnferries eftersom rederiet då kan vidta ersättande arrangemang för att säkra trafikförbindelsen vid färjfästena. I fråga om bruket av vajerfärjor för sjöräddning bör det från fall till fall diskuteras med rederiet Finnferries genom att man ringer rederiets nödnummer.