

# LUKU 19

## Sääntöjen kehitys onnettomuuden jälkeen

Kansainvälinen merenkulkujärjestö, IMO, kokosi pian onnettomuuden jälkeen asiantuntijaryhmän, joka sai tehtäväkseen tutkia kaikkia ro-ro-matkustaja-alusten turvallisuuskäsitteitä.

Asiantuntijaryhmä antoi raportin Meriturvallisuuskomitean (MSC, Maritime Safety Committee) kokouksessa toukokuussa 1995 ja työtä jatkettiin valmistaututtaessa SOLAS-konferenssiin, joka pidettiin IMO:n päämajassa marraskuun viimeisellä viikolla 1995.

Kokoukselle tehdyt laajat ehdotukset sisälsivät kiistanalaisia kysymyksiä, kuten vaatimuksen siitä, että kaikkien ro-ro-matkustaja-alusten pitäisi kyetä säilyttämään positiivinen vakavuus vauriutilanteessa, silloin kun autokannella on niin paljon vettä, että se vastaa koko autokannen peittävää puolen metrin vesikerrosta.

Tämän säännön noudattaminen olisi johtanut laajamittaisiin muutostöihin olemassa olevilla aluksilla ja useat IMO:n jäsenvaltiot olivat sen takia sitä mieltä, että vaatimus on kohtuuton. Sääntöä ei siksi hyväksytty.

Marraskuun 1995 konferenssissa hyväksyttiin joukko sääntömuutoksia SOLAS 1974-sopimukseen. Ne tulivat voimaan 1.7.1997. Muutokset perustuivat asiantuntijaryhmän tekemiin ehdotuksiin.

Tärkeimmät sääntömuutokset liittyivät keulaportteja ja ro-ro-matkustaja-alusten vakavuutta koskeviin vaatimuksiin. Kokous päätti tiukentaa huomattavasti kaikkia olemassa olevia ro-ro-matkustaja-aluksia koskevia vuotovakavuusvaatimuksia.

Uusi sääntö, II-1/8-1 edellyttää, että kaikkien olemassa olevien ro-ro-matkustaja-alusten on noudatettava SOLAS 90 sopimusta sovitun siirtymäkausiaikataulun mukaisesti, joka riippuu aluksen vuotovakavuusindeksistä (A/Amx arvo).

Käyttöön otettiin myös uusi sääntö II-1/8-2, joka sisältää erityisvaatimuksia ro-ro-matkustaja-aluksille, joiden matkustajamäärä on 400 henkilöä tai enemmän. Sääntö edellyttää, että vanhat, yhden osaston standardin mukaan rakennetut alukset poistetaan vähitellen käytöstä ja korvataan uusilla tai sitten varmistetaan, että ne selviytyvät kahden osaston täyttymiseen johtavasta vauriosta.

Muut luvun II –1 lisäykset käsittelevät muun muassa törmäyslaipion jatketa, sopimusvaatimuksista poikkeavien ovien kiinni pitämistä purjehduksen aikana, laipiokannen läpäisevien tuuletuskanavien lujuuutta ja ilmaputkien päiden sijaintia. Törmäyslaipion yläpuolisen jatkeen on oltava rakenteeltaan sellainen, että sille ei voi aiheutua vaurioita, jos keulaportti tai sen kiinnitykset vahingoittuvat.

Kolme uutta, lukuun II-1 lisättyä sääntöä käsittelevät ro-ro-kannen (laipiokansi) ja sen alapuolisten tilojen vesitiiviyttä, pääsyä ro-ro-kansille aluksen ollessa liikkeessä (kun matkustajilta on sinne pääsy kielletty) ja ro-ro-kannen laipioiden sulkemista.

Sääntö II-1/23-2, joka käsittelee rungon ja ylärakenteiden tiiviyttä sekä vaurioiden ehkäisyä ja hallintaa, on uusittu kokonaan.

Komentosillalla on oltava ilmaisimet laidoituksessa oleville porteille, las-tausoville ja muille sulkulaitteille, joiden auki jättäminen saattaa aiheuttaa veden pääsyn ro-ro-lastitiloihin.

Komentosillalle ja konevalvomoon vaaditaan televisiovalvonta ja vuodon ilmaisujärjestelmä, jotta voitaisiin havaita jokainen ulompien tai sisempien keulaporttien, peräporttien tai minkä tahansa muun laidoituksessa olevan portin läpi tapahtuva vuoto, joka saattaisi aiheuttaa veden pääsyn ro-ro-lastitiloihin.

Myös lukuun II-2 on tehty muutoksia. Uusi määräys II-2/28-1 koskee ro-ro-matkustaja-alusten poistumisteitä. Siinä esitetään poistumisteillä olevien käytävien kaiteita koskevat vaatimukset. Niillä ei saa olla esteitä. Aluksilla, jotka on rakennettu 1.7.1997 tai sen jälkeen, on poistumisteiden varrella olevien laipioiden alaosan oltava vahvistettu siten, että laipioiden päällä voidaan kävellä turvalisest silloin, kun alus on voimakkaasti kallistunut.

Muutokset luvussa III, joka koskee hengenpelastusvälineitä ja -järjestelyjä, sisältävät joukon tärkeitä lisäyksiä. Pe-

lastuslauttoja koskevat vaatimukset ovat tiukentuneet. Pelastuslauttoja varten on oltava evakuointijärjestelmä ja niiden on oltava automaattisesti itsensä oikeaisia tai siten katettuja, että niitä voidaan turvallisesti käyttää kummin päin tahansa.

Ro-ro-matkustaja-aluksilla on oltava ainakin yksi nopea valmiusvene. Aluksen on myös kyettävä nostamaan eloonjääneitä merestä ja siirtämään heidät pelastusyksiköistä alukseen.

Kokoontumispaikkojen läheisyydessä on oltava saatavilla riittävä määrä pelastusliivejä. Kaikissa pelastusliiveissä on oltava valo. Eräitä yllä mainittuja luvun III lisäyksiä ei vaadita noudatettavaksi olemassa olevilla aluksilla ennen 1.7.2000.

Uusi määräys III/24-2 koskee matkustajille jaettavaa informaatiota.

Määräyksen III/24-3 mukaan kaikilla ro-ro-matkustaja-aluksilla on oltava alue, josta helikopteri voi noutaa matkustajia tai tavaroita. Määräys koskee ennen 1.7.1997 rakennettuja aluksia seuraavasta tämän päivämäärän jälkeisestä määräaikaiskatsastuksesta alkaen. Vähintään 130 m pitkillä aluksilla, jotka on rakennettu ennen 1.7.1999 tai sen jälkeen, on oltava laskeutumisalue helikopteria varten.

Lukuun IV, joka koskee radioviestintää, on tehty useita muutoksia. Ohjauspaikalle on asennettava hätäpaneeli. Tämän tarkoituksena on mahdollistaa hätämerkin lähettäminen yhdellä napin painalluksella. Kaikilla matkustaja-aluksilla on oltava radiolaitteistot, jotka mahdollistavat kaksisuuntaisen, paikan päällä tapahtuvan radioliikenteen etsintä- ja pelastustoiminnassa ilmailussa käytettävillä taajuuksilla. Ainakin yksi riittävän pätevä henkilö on nimettävä huolehtimaan ainoastaan radioliikenteeseen liittyvistä velvollisuuksista hätätilanteen aikana.

Lukuun V (navigoinnin turvallisuus) on myös tehty muutoksia.

Hätätilanteisiin liittyviä velvollisuuksia ja toimintatapoja on selkiinnytetty. Matkustaja-aluksilla on oltava ennalta sovittu työskentelykieli ja vakioireiteillä liikkuvilla aluksilla on oltava asianomaisen meripelastusyksiköiden kanssa tapahtuvaa yhteistyötä koskeva suunnitelma.

Uusi sääntö, 23, koskee toiminnallisia rajoituksia, kuten toiminta-alueen rajaamista, sääräjoituksia, merenkäynnin aiheuttamia rajoituksia, sallittuja lastirajoja, nopeutta ja muita tekijöitä. Kaikkien rajoitusten on oltava aluksella dokumentoituina ja helposti päällikön saatavilla.

Lukua VI (lastien kuljetus) on muutettu siten, että lastiyskiköt on lastattava, ahdattava ja kiinnitettävä lastinkiinnityskäsikirjan ohjeiden mukaan.

Muutosten lisäksi kokouksessa hyväksyttiin 13 päätöslauselmaa. Useimmat niistä on tarkoitettu helpottamaan kokouksen hyväksymien muutosten toteutusta.

Viisi ro-ro-matkustaja-aluksia koskevaa päätöslauselmaa hyväksyttiin marraskuussa 1995 IMO:n yleiskokouksessa, joka pidettiin ennen SOLAS-kokousta.

Päätöslauselma A.793(19) koskee ro-ro-matkustaja-alusten laidoitusporttien lujuutta sekä niiden sulkemista ja lukituslaitteita. Siinä todetaan, että kansainvälisen luokituslaitosten yhteisjärjestön (IACS, International Association of Classification Societies) yhdenmukaistetut, keulaportteja koskevat vaatimukset eivät koske pelkästään uusia aluksia, kuten vuonna 1995 määrättiin, vaan myös takautuvasti kaikkia jo olemassa olevia aluksia.

Vuonna 1996 IACS tarkisti laidoitus- ja peräportteja koskevat vaatimuksensa, jotka koskevat takautuvasti kaikkia olemassa olevia ro-ro-matkustaja-aluksia.

Koska seitsemän maata oli tyytymättömiä konferenssin päätökseen hylätty ehdotetut, uudet, veden autokannelle

pääsyyn liittyvät vakavuusvaatimukset, tiukempia alueellisia vaatimuksia kannattavat jäsenvaltiot pitivät kaksi kokousta Tukholmassa tammikuussa ja helmikuussa 1996. Kokouksiin osallistui 19 maata.

Kokouksissa sovittiin täsmällisistä vaatimuksista, miten aluksen on pystyttävä säilyttämään vakavuutensa silloin, kun autokannella on vettä. Kannella olevan veden määrä riippuu vaurion jälkeisestä jäännösvaralaidasta, merkitsevästä aallonkorkeudesta ja vaihtelevasta, aluksen vaurion puoleisesta kallistuskulmasta.

Tukholman kokouksessa hyväksyttiin ehdotettu sopimus. Seitsemän maata liittyi sopimukseen 25.9.1996 mennessä ja sopimus tuli voimaan 1.4.1997.

Sopimuksen mukaan tietyt vakavuusvaatimukset koskevat kaikkia säännöllisessä kansainvälisessä liikenteessä määrätävien välillä Luoteis-Euroopassa ja Itämerellä purjehtivia ro-ro-matkustaja-aluksia rekisteröintimaasta riippumatta. Muiden kuin jäsenvaltioiden lipun alla purjehtiviin aluksiin ei suhtauduta yhtä suopeammin. Ro-ro-alusten on noudatettava sopimuksen ehtoja viimeistään 1.4.1997–1.10.2002 olevasta määräpäivästä lukien, joka riippuu aluksen vauriovakavuusindeksistä (A/Amx).

Heinäkuussa 1995 pidetyssä konferenssissa, joka koski kansainvälistä merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskevaa yleissopimusta (STCW 1978) sopimusvaltiot hyväksyivät sääntömuutoksia yleissopimuksen liitteeseen.

MSC:n 67. istunto joulukuussa 1996 hyväksyi uudet sääntömuutokset STCW-sopimukseen ja koodiin.

Nämä sääntömuutokset edellyttävät kriisien hallintaan ja inhimilliseen käyttäytymiseen liittyvää koulutusta alusten päälliköiltä, muulta päällystöltä, kansi- ja konemiehiltä ja ro-ro-matkustaja-alusten muulta henkilökunnalta.