

Impakti...

Lapsuudessani (ja vähän ehkä nuoruudessanikin) oli kiva ajella Linnanmäellä niillä törmäysautoilla. Jotain pikkusadistista tyytyväisyyttä sai siitä, kun hyvän kiihdytyksen jälkeen törmäsi kaiverin auton ahteriin oikein kunnolla. Joku kallonkutistaja saisi tuosta varmaan määriteltyä millainen vamma päässäni on mutta ei se ole elämäni haitannut. Tarve törmätä rajoittui vain tuolle mainitulle radalle ja sekin toiminta on kuulemma jo kielletty ajat sitten...

Törmäykseen liittyy läheisesti otsikon sana – impakti. Itse määrittelin sen vesiliikennelain valmistelun alkuvaiheessa aluksen tuhovoimaksi. Siis mitä nopeampi tai painavampi sitä suurempi tuhovoima eli impakti. Onhan selvää, että massa kertaa nopeus (eli liikemäärä) merkitsee turvallisuuden kannalta paljon. Hitaasti liikkuva pieni alus on tässä mielessä melko harmiton, kun taas joko äärimmäisen nopea pienehkö tai suuri hidas alus (puhumattakaan suuresta ja nopeasta) ovat astetta korkeammalla vaarallisuustasolla.

Olisi siis luonnollista, että korkean impaktin omaavien alusten päälliköiltä vaadittaisiin enemmän... ammattipuolella tämä on päivänselvää, koulutus/pätevyysjärjestelmä pitää siitä huolen. Huvipuolella ollaan kuitenkin melko lailla uskon varassa. Usko omaan osaamiseen vaihtelee taustoista, kokemuksesta ja - ennen kaikkea - asenteesta riippuen.

Veneilyjärjestöt Suomessa ovat kehittäneet koulutus- ja tarjontansa tämä haaste mielessään. Pidän erityisen tärkeänä asenteen huomioimista kaikessa koulutuksessa. Välinpitämättömällä asenteella varustettu "kaikkietävä" ei näe puutteita omassa taitopaletissaan. Toisaalta turvallisuuteen positiivisesti suhtautuvat osallistuisivat mielellään kaikille kursseille mitä on tarjolla, vaikka ei tarvitsisikaan. Tässä on koulutuksen suurin haaste. Miten saada tuo ensin mainittu ryhmä osallistumaan tietojensa ja erityisesti asenteensa päivytykseen...

Pakolliset pätevyysvaatimukset nousevat monen huulille näistä asioista puhuttaessa. En näe niitä kuitenkaan ratkaisuna, vaan lähinnä byrokratian lisäämisenä ja pienten rahastusfirmojen tulolähteenä. Vapaaehtoisuuden lisääminen kaikilla tasoilla on mielestäni oikea tapa huviveneilyn kokonaisturvallisuuden parantamisen tiellä. Ei-pakollinen, mutta erittäin pätevä katsastusjärjestelmämme on hyvä osoitus siitä, miten seurojen laitureissa olevat veneet ovat nykyään erittäin hyvässä kunnossa (ja turvallisia). Seurojen ja miksei vakuutusyhtiöidenkin intressissä voisi olla koulutuksellisen lisävaatimuksen sisällyttäminen laituri- tai vakuutuksen hinnanmäärittelyyn. Siis positiivinen porkkana. Kansainvälisen huviveneenlupa-kirjan haltijan vuosikustannus veneilystä voisi siten olla merkittävästi nykyistä edullisempi. Ja onhan Traficomille jätetty uudessa vesiliikennelaissa mahdollisuus määritellä nämä vaatimustasotkin tarpeen vaatiessa myös virallista tietä.

Tieliikenteen suurin vaara on nykyisin kännykkää tuijottelevat kuljettajat, vesiliikenteessä lienee naama plotterissa seilaavat tekniikan orjat. Isoitini antaisi molemmille piiskaa...

Harri Sane



Kirjoittaja on turvallisuuskouluttaja, Suomen Purjehdus ja Veneily ry:n veneily- ja purjehduskouluttaja, Espoon Meripelastajien hallituksen jäsen ja Espoon Veneilyturvallisuusyhdistyksen puheenjohtaja.