

The stormy sea makes humble

Myrskyävä meri tekee nöyräksi – meripelastaja Pekka Arasola on ollut mukana kymmenissä havereissa



Pelastuspäällikkö Pekka Arasola on ollut monessa kovassa paikassa. Jokainen onnettomuus on aina ainutlaatuinen tapaus, mutta kokemus auttaa hahmottamaan olennaisia asioita (kuva Timo Jakonen/TS).[/caption]

Kovassa paineessa ja armottomassa ympäristössä toimiva pelastusmiehistö on kuin orkesteri, jonka pelastuspäällikkö saa kapellimestarin tavoin soittamaan samaa säveltä.

Ei sitä koskaan tiedä mihin lähtee, sanoo pelastuspäällikkö **Pekka Arasola**. Arasola, jos kukaan tietää mikä tyrskyävältä merellä voi odottaa. Neljän vuosikymmenen kokemus meripelastamisesta tuo rauhallisuutta mutta myös nöyryyttä. Vuosiin mahtuu paljon hienoja onnistumisia mutta myös synkkiä hetkiä. Surullisimmat muistot liittyvät Finn-Balticin kaatumiseen Hangon edustalla joulukuussa 1990. –?Siellä meni monta merimiestä, Arasola kertoo. [caption id="attachment_2411" align="alignnone"]

[caption id="attachment_2410" align="alignnone" width="1200"]

The stormy sea makes humble



Finn-Balticin pelastustyöt kestivät pitkään. Aluksesta pelastettiin kaksi miestä, mutta kahdeksan ihmistä merimiestä menehtyi haaksirikossa (kuva Kari Klemm).[caption]

Haaksirikossa hukkui aluksen päällikkö, luotsi ja kuusi merimiestä. Alus saatiin nostettua ja se on yhä liikenteessä.

Arasola on ollut mukana noin 50 meripelastusoperaatioissa. Kuluvana vuonna on jo ollut kolme turmaa.

width="1200"]

–?Tämä on ollut ihmeellinen pelastusvuosi. Tosin Gracesta ei lopulta tullutkaan varsinaista pelastusoperaatiota. – Me teimme siitä avustussopimuksen, Arasola kertoo.

Poikkeusvuosia on ollut ennenkin. Kuluvaa vuotta ennen meni kuusi vuotta ilman pelastusoperaatioita. Parhaana tai pitäisikö sanoa pahimpana vuotena oli seitsemän pelastusoperaatiota ja joskus on ollut kaksi operaatiota samaan aikaan. Vahinko ei tule tunnetusti kello kaulassa. **Viking Grace joutui kovassa** tuulella merihätään viikko sitten lauantaina iltapäivällä. Jo parin tunnin päästä Alfons Håkansin hinaajat Zeus ja Kraft höyrysivät myrskyävällä merellä Turusta kohti Maarianhaminaa. Ensimmäisten joukossa paikalle kiiruhti myös Arasola. Håkansin hinaajille koottiin 15 ammattilaista ja mukana oli muun muassa kolme sukeltajaa. Henkilöstön olisi saanut liikkeelle tunnissa, mutta mukaan piti hankkia operaatioissa tarvittavaa kalustoa. Arasola on usein lentänyt haveripaikalle helikopterilla. Kopterilla on viety myös pumppuja ja generaattoreita, kun kiire on ollut kova. Alfons Håkansilla on käytössä myös muutama erittäin nopea vene. 50 solmun vauhtia etenevällä aluksella pääsee nopeasti turmapaikalle. Operaation onnistumisen kannalta johtajan asema on keskeinen. Hänen pitää kyetä tekemään nopeasti päätöksiä ja hänellä pitää olla kaikki langat käsissään. Tärkeää on myös luottamus, sillä viime kädessä johtajan vastuulla on huolehtia alaiensa turvallisuudesta. –?Pelastusjohtaja on kapellimestari, joka johtaa pelastusorganisaatiota, kiteyttää joulukuun alussa Alfons Håkansin varatoimitusjohtajana aloittava **Jussi Keveri**. Vahinkojen minimoinnissa tärkeää on luoda nopeasti oikea tilannekuva. Paikalle pitää yleensä saada nopeasti oikeanlaista kalustoa ja myös oikeanlaisia ammattilaisia. Arasola kertoo, että pelastustöissä tarvitaan monenlaista erityisosaaja: sukeltajia, konemestareita, putkimiehiä, hitsaajia...

Pelkkä osaaminen ei riitä, vaan pelastajien pitää kyetä myös toimimaan saumattomasti yhteen. Pelastustyö on tiimityötä, jossa on pakko luottaa kaveriin. Lisäksi pitää kyetä tekemään töitä vieraassa aluksessa usein kovassa paineessa. –?Pelastajien tulee olla henkisesti vahvoja. Ei saa ajatella, että töissä olisi vaarallista, Arasola sanoo. Tämä ei tarkoita, että operaatioissa otettaisiin turhia riskejä. Pelastuspäälliköllä pitää olla myös hyvä psykologinen silmä. Joskus haverialuksen miehistö kapteenia myöten voi olla toimintakyvytön. Kapteenilla on vastuu ihmisistä ja aluksesta. Haverin myötä kapteeni voi joutua median rumputuleen, johon

The stormy sea makes humble

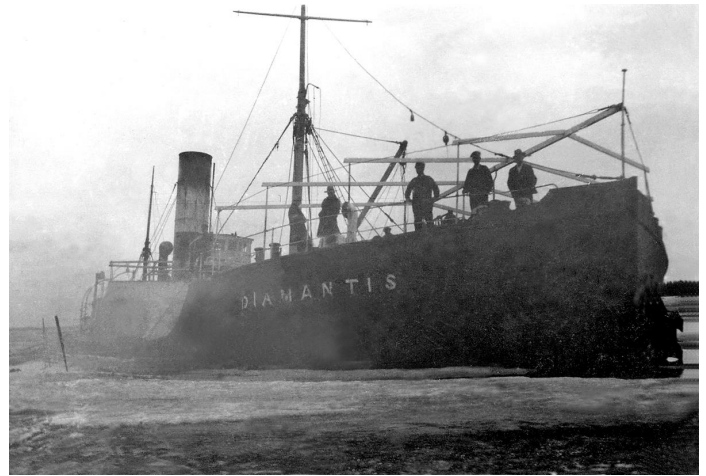
joskus myös varustamo ja viranomaiset yhtyvät. Siinä tilanteessa ihminen on todella yksin, ja joskus taakka voi olla liian raskas kantaa. –?Kipparilla on valtavat paineet, Arasola sanoo. Jotkut varustamot vaihtavatkin kapteenia vahingon jälkeen. **Amorellan pelastusoperaation** kohdalla meripelastajista tehtiin melkein merirosvoja. –?Ei se mukavalta tunnu, kun yrittää pelastaa toisen omaisuutta ja saa negatiivista palautetta, Arasola sanoo diplomaattisesti. Kärhämä sai alkunsa, kun Viking Line päätti olla antamatta vakuutta Amorellan kyydissä olleesta omaisuudesta meripelastajalle. Keverin mukaan yksikään varustamo ei ollut toiminut ennen niin. Keveri ei tiedä, että vastaavaa olisi tapahtunut koskaan Euroopassa. –?Jos ajat metsään ja hinausfirma hinaa autosi talliinsa. Et sinä autoa ennen saa, kun olet maksanut laskun tai varmistanut, että sinulla on maksukykyä, Keveri sanoo. Keveri muistuttaa vanhasta totuudesta. Kaikki viisaus on tunnetusti maalla, kun merellä sattuu vahinko. Osasyynä väärinkäsityksiin voi olla, että suuri yleisö ei ymmärrä kaupallisen meripelastuksen ja viranomaisten erilaisia rooleja. Ihmishenkien pelastamisesta vastaavat viranomaiset ja merellä erityisesti rajavartiolaitos. Lisäksi meripelastusseurat ovat keskittyneet auttamaan huviveneitä. Kaupallisen meripelastajan tehtävänä on pitää isojen laivojen karilleajojen taloudelliset vahingot mahdollisimman pieninä. Riski operaatiosta on aina meripelastajalla. Omaisuus ei vaihda haverissa omistajaa, mutta laivan pelastajalla on oikeus saada korvaus työstään. –?Jos pelastusoperaatio epäonnistuu, niin sitten ei tule lainkaan rahaa, Arasola sanoo. Muutaman kerran näin on käynyt Alfons Håkansillekin. Pelastuspalkkio lasketaan pelastetun omaisuuden arvon mukaan. On kaikkien osapuolien etu, että omaisuus kärsii mahdollisimman vähän vahinkoa. Meripelastajille se tietää isompaa palkkiota, vakuutusyhtiölle pienempiä korvauksia ja omistajille pienempiä vahinkoja. Mitä pitempään operaatio kestää, sen suuremmiksi kulut kasvavat. Myös pelastettavan omaisuuden arvo voi kärsiä, kun operaatio venyy. –?Emme me halua kenenkään omaisuutta kivennokassa pitää, Arasola sanoo. **Alfons Håkans on merkittävin** meripelastusta harjoittava yritys pohjoisella Itämerellä. Itämeren etelärannalla on paljon isoja satamakaupunkeja ja siellä löytyy myös meripelastusalan yrityksiä. Pohjoinen Itämeri on oma maailmansa. Liikennemäärät ovat pieniä ja etäisyydet suuria, talvi on ankara ja väylät ovat kivisiä ja haastavia navigoida. Ei ole suuri ihme, että kilpailu kaupallisen meripelastuksen alalla on olematonta. Meripelastustehtävien määrään nähden kalustoon ja valmiuteen sitoutuu valtavasti pääomia. Alfons Håkans on ratkaissut asian niin, että meripelastus on vain osa yrityksen toimintaa. Leipä yhtiölle irtoaa palveluista, joita se tarjoaa satamille ja yrityksille. Yhtiöllä on noin 60 alusta. Meripelastajat tekevät pääosin aivan tavallisia merimiehen töitä. Håkansin päätoimiala on satamahinaus. Onnistunut operaatio vaatii myös paljon taustatyötä. Ihmiset ja kalusto pitää saada paikan päälle ja oikeat tahot pitää ajan tasalla tilanteesta. Lisäksi yrityksellä pitää olla osaamista sopimuksista ja toimintaa koskevasta lainsäädännöstä. Tätä osaamista on vuosikymmenten aikana kertynyt runsaasti Håkansin toimistoon. Jokainen pelastusoperaatio on kuitenkin aina ainutlaatuinen tapaus. Koulutuksesta ja ammattitaidosta on paljon hyötyä, mutta todelliseksi osajaksi oppii vain tekemällä. –?Ei sitä paperista pysty

The stormy sea makes humble



Aina hinaajilla ei ole kiire (kuva Timo Jakonen/TS).[/caption]

Pelastusura oli upota heti alkuunsa kreikkalaisen rahtilaivan mukana



Kreikkalainen rahtialus Diamantis upposi lopulta. [/caption] Kaikki alkoi Bergön vesillä iloisella 1920-luvulla. **Alfons Håkans** oli mukana pelastustöissä, kun hinaaja Hurtig pelasti Vaasan edustalla karille ajanutta alusta. Kieltolain aikana pirtuveeneet käyttivät omia väyliään ja joskus salakuljettajatkin päätyivät kiven nokkaan, Loppukesästä 1929 Alfons Håkans sai puhuttua isänsä sahayrittäjä **Johannes Håkansin** ostamaan 107000 tonnin (DWT) kreikkalaisen rahtialuksen Diamantiksen hylyn. Se oli ajanut kiville Vaasan satamaan johtavan salmen suulla. Pelastusoperaatio venyi pitkäksi ja lopulta laiva upposi. Oppia tuli, mutta rahaa meni. **Vuosien varrella** Alfons Håkans on pelastanut kymmeniä aluksia ja tulos on ollut paljon parempi kuin kreikkalaisen rahtilaivan kanssa. Isoin urakka oli maaliskuussa 1994 karille ajaneen Sally Albatrossin nostaminen Porkkalan edustalla.

[caption id="attachment_2413" align="alignnone" width="1200"]

The stormy sea makes humble



Sally Albatross ajoi karille Porkkalan edustalla. Alus saatiin pelastettua ja se palasi liikenteeseen (kuva Tuula Heinilä).
Haasteellisia tehtäviä ovat olleet konttilalus Janra, joka ajoi vuonna 2000 joulun alla merimerkkiin Ahvenanmerellä. Maaliskuussa 2008 kalastusalus Serena F ajoi karille Hiittisissä. Konttilalus Phoenix J ajoi karille huhtikuussa 2012 Rauman edustalla. Syyskuussa 2012 tankkeri Kyeema Spirit ajautui ankkuri paikalta karille Tallinnassa. [caption id="attachment_2415"



[caption id="attachment_2414" a

Bahaman lipun alla purjehtiva turmatankkeri Kyeema Spirit hinattiin Naantaliin torstaina (kuva Timo Jerkku).
Kuluvana vuonna Viking Gracen ja Amorellan lisäksi Alfons Häkansin oli pelastamassa Latvian rannikolla hinaajalta karannutta

align="alignnone" width="1200"]

The stormy sea makes humble



Amorellaa hinataan Naantaliin korjaustelakalle (kuva Lennart Holmberg).[/caption]

puskuproomu Triasia. [caption id="attachment_2416" align="alignnone" width="1200"]