

Käsittelijä
Ari Martikainen

Puhelin
010 253 3803

Päivämäärä
19.1.2011

LASTITURVALLISUUS-TYÖRYHMÄ

Työryhmä

Aika ja paikka 19.1.2011, klo.10:00-13:00
Pohjola Vakuutus, Lapinmäentie 1 - Helsinki

Läsnä Seppo Lucenius (pj), Ari Martikainen (sihteeri)

Anttio Esa	Nieminen Kai
Anttio Joni	Ojala Tarja
Dannbäck Erik	Peltokoski Tiina-Maija
Hänninen Mikko	Rauhio Aapo
Ilmonen Toni	Rönberg Niklas
Joronen Ilkka	Salokorpi Mirva
Juha Tomi-Pekka	Sandblom Märten
Kalpio Ilkka	Sulasalmi Pertti
Korsi Juha-Matti	Sundberg Pekka
Kosola Kari	Suominen Anne
Lujala Hanna	Untinen Tuula
Murto Petri	Yli-Kahri Markku

Kokouksen avaus

LASTU-ryhmän uusi puheenjohtaja Seppo Lucenius toivotti jäsenet tervetulleeksi vuoden 2011 ensimmäiseen tapaamiseen. Tapaamisen aluksi pidettiin lyhyt esittelykiertä, koska mukana tapaamisessa oli myös uusia henkilöitä.

Satama-asiointiohje 2011

Satama-asiointiohje on sisällön osalta valmis ja se on Satamaoperaattorit ry:llä viimeisteltävänä. Uusi päivitetty ohje saadaan julkaisuta todennäköisesti kevään aikana. SO jakelee ohjeen eri satamiin eikä sen työstäminen vaadi LASTU-ryhmän resursseja. Asia voidaan poistaa tehtävälialta.

Viranomaislomake

Viranomaislomake esiteltiin eri viranomaisten edustajille kesäkuussa 2010, jolloin sovittiin että tullin edustajat kommentoivat lomakkeen sisältöä. Erik Dännback huomautti, ettei viranomaislomake voi allekirjoittaa ko. lomaketta, ellei tulliviranomaisella ei suorita tarkastusta alusta loppuun asti. Viranomaislomaketta ei siis käytännössä voi ottaa käyttöön ehdotetussa muodossa ja sen voi poistaa työlistoilta.

Puheenjohtaja kysyi, olisiko ko. lomakkeelle jotain korvaavaa toimintatapaa, jolla lomakkeella haetut tavoitteet voitaisiin saavuttaa. Petri kommentoi, että ko. lomakkeen ajatus olisi saada kuormauksen tai sen varmistamisen parantamisesta syntyneet lisäkustannukset entistä paremmin haettua takaisin siltä taholta, joka on suorittanut virheellisen lastauksen.

Aihe nosti esille vilkkaan keskustelun siitä, kuinka viranomaisarkastukset toimivat ulkomailla, esim. Saksassa ja minkälainen toimintatapa on vastaavasti Suomessa. Erik Dannbäck muistutti, ettei Suomen eri satamissa ei ole välttämättä tullin toimipistettä, vaan lähin toimipiste saattaa olla useiden kilometrien

päässä. Kuljettajan pitäisi suorittaa yksikön tarkastus ja mahdolliset korjaavat toimenpiteet ennen kuljetuksen ryhtymistään tarvittaessa yhteistyössä satamaoperaattorin kanssa.

Ilkka Kalpio muistutti, että kyseisessä ongelmassa taustalla on kaupalliset tekijät ja sen vuoksi ratkaisut ongelmaan pitäisi löytyä kaupallisten osapuolien kesken.

Petri Murto muistutti, että tuontiyksiköt tulevat maahan valtaosin merikuljetuksina ja siksi korjaavien toimenpiteiden tavoitteet pitää voida kohdistaa yksikön lähtöpäähän, jossa kuormaaminen ja kuorman varmistaminen on suoritettu.

Ilkka Kalpio ehdotti, että käytössä pitäisi olla "checking list" sekä lähettäjällä että kuljetuksen suorittajalla, jonka avulla voitaisiin kuljetuksen eri vaiheessa lähtöpisteestä alkaen tarkastaa, että kaikki vaadittavat asiat ovat kunnossa.

Puheenjohtaja veti yhteen aiheesta nousseen keskustelun ja kysyi, voiko LASTU-ryhmä vaikuttaa tilanteeseen ja voidaanko kyseistä työtä jatkaa? Petri Murto kommentoi, että asiaa voitaisiin lähteä työstämään Huolintaliikkeiden kautta, koska he ovat keskeisessä roolissa asian ratkaisemissa. Yksi ratkaisu voisi olla yhteinen alan sisäinen toimintatapa, jonka avulla voitaisiin paremmin vaikuttaa kuljetusketjujen vastuullisiin tahoisiin.

Esa Anttio kommentoi, että ongelma on globaali ja siksi ratkaisu pitäisi löytää yleisesti tunnistetuista työkaluista. Esa kertoi, että ISO 281000 standardin implementointi on alkanut ja se voisi olla yksi väline ongelman ratkaisemisessa.

Tuula Untinen kertoi, että Outokumpu Tornio Works on järjestämässä lähettäjän ominaisuudessa lastiturvallisuuteen liittyvän koulutustilaisuuden alihankinta kuljetusliikkeille. Tuula ehdotti, että ko. mallista voisi LASTU-ryhmän kautta paketoita mallin myös muille lähettäjille, jonka avulla asiaa voitaisiin esitellä laajemmin myös muille tahoille.

Puheenjohtaja kommentoi, että jokainen lähettäisi ehdotuksia asian ratkaisemiseksi Arille sähköpostitse, <mailto:ari.martikainen@pohjola.fi>.

Sovittiin, että Ari Martikainen ja Petri Murto pohjustavat asiaa huolinta-alan edustajille ja ovat yhteydessä jäsenistön huolintaliikkeiden edustajiin. Tavoitteena on tavata asian tiimoilta ja keskustella mahdollisuudesta löytää yhteinen toimintamalli puutteisiin reagoimiseen.

EU Best Practice Guidelines

Käännöstyö edelleen auki. Tarkalleen ei ole tiedossa miten uudistetun standardin EN 12195-1 muutokset vaikuttavat BPG:n sisältöön eikä myöskään se, kuka mahdolliset päivitykset tekee? Mikko Hänninen kertoi, että SAGIT Ruotsissa aikoo toteuttaa ruotsinkielisen käännöstyön CASH-hankkeen tiimoilta.

Ari Martikainen kysyi näkeekö ryhmä, että onko BPG:n käännöstyö on edelleen tarpeellinen vai pärjätäänkö jo olemassa olevilla oppailla ja ohjeilla, kuten Kuormansidontakäsikirjalla ja SKALin kuljettajaoppaalla?

Mikko Hänninen kommentoi kysymystä ja kertoi, että BPG on EU-tasolla yleisesti hyväksytty ohje ja kansainvälisesti yhteinen näkemys siitä, kuinka kuorman varmistaminen tulisi toteuttaa. Niklas Rönberg yhtyi Mikon näkemykseen siinä, että standardien implementointi ei onnistu, jos asioita kirjoiteta auki käytännön läheisesti.

Anne Suominen kommentoi, että BPG tulisi kääntää suomeksi, paitsi jos uuden standardin EN 12195-1 sisältöä ei päivitetä ohjeistukseen.

Petri Murto kommentoi, että BPG ei anna yksiselitteistä ohjetta siitä, kuinka kuorman varmistaminen tulisi suorittaa, vaan esittelee eri säädösten vaatimuksia.

Keskusteluissa nousi esille myös se, kuinka aktiivisesti lähettävät tahot Suomessa (kuljetusten toimeksiantajat) ohjeistavat kuljettajia kuorman varmistamiseen liittyvissä asioissa. Yleisenä kommenttina todettakoon, että osa lähettävistä yrityksistä veti uuden Tieliikennelain muutoksen jälkeen 2006 pois olemassa olevat ohjeet vedoten siihen, ettei lähettävä taho halua ottaa kuormauksen tai kuormanvarmistukseen liittyvää vastuuta osittain itselleen. .

Asia ei kuitenkaan ole niin, sillä muu kuin pakottava ohje ei sido ohjeen antanutta tahoa vastuuseen ko. asiassa. Yleisesti todettiin, että vastuunjaosta ja Tieliikennelain 87a pykälän muutoksesta sekä tulkinnasta pitäisi tiedottaa laajemmin väärin käsitysten korjaamiseksi. Ryhmä sopi, että asiasta pitäisi lähestyä Liikenne- ja viestintäministeriötä ja pyytää esimerkiksi Jorma Hörkkö mukaan viranomaistapaamiseen, joka järjestetään 5.5.2011. Anne Suominen, Mikko Hänninen ja Jouko Käenmäki ottavat asian hoitaakseen.

Standardi EN 12195-1

Uudistettu standardi on ladattavissa SFSn verkkokaupasta osoitteesta:

<http://sales.sfs.fi/servlets/ProductServlet?action=showquicksearch&keywords=12185-1> . Ari esitti kysymyksen, mikä on suomenkielisen käännösversio tilanne, koska sitä ei ainakaan vielä ole saatavilla? Projektiryhmä 1 kommentoi käännösversio sisältöä vuonna, mutta tarkkaa tilannetietoa käännöstyön vaiheesta ei ole. Mikko Hänninen selvittää asiaa.

MKK Cargo securing hanke

Hanke on suunnitteluvaiheessa eikä sille ole vielä haettu rahoitusta. Anne Suominen ja Tiina-Maija Peltokoski MKK:lta esittelivät hanketta ryhmälle. Hankkeen tavoite on siirtää kansainvälisesti lastiturvallisuuteen liittyvää tietoa eri maiden välillä ja siksi mm. Ruotsista SAGIT-ryhmä on Peter Anderssonin johdolla pyydetty hankkeeseen mukaan.

Tavoite on tuottaa opetusmateriaalia mm. seuraavasti:

1. Esitysmateriaalia kuorman varmistamiseen liittyen. Kuljetusmuodot: maa, meri, rautatie, ilma.
2. Opettajan ohjekirja
3. Oppikirja kuorman varmistamiseen
4. TYAn kuljettajavihkosten kääntäminen
5. Cargo securing laskuri

Hankkeessa on mukana rajoitettu määrä budjettipartnereita, joiden lisäksi hankkeeseen otetaan myös mukaan ns. adviser nollapartnerita. Lisää tietoa hankkeesta löytyy muistion liitteenä olevasta kalvosarjasta.

SAGIT yhteistyö 2011

Mikko Hänninen on varautunut osallistumaan yhteistyöhön Ruotsin SAGIT ryhmän kanssa ja osallistumaan tarvittaessa ryhmän tapaamisiin. Mikko ehdotti, että mukaan osallistuisi myös joku viran-

omaistaho. Yksi varteenotettava taho voisi olla esimerkiksi Trafi. Juha-Matti Korsi Trafilta selvittää kuka Trafilta olisi oikea henkilö edustajaksi. SAGIT:n seuraava kokous pidetään 24.2.2010 Tukholmassa. Mikko Hänninen lähettää SAGIT-jäsen luettelon tiedoksi LASTU jäsenille. Mikko on ainakin osallistuu seuraavaan kokoukseen.

LASTU www-sivut

WWW-sivut ovat edelleen Logyn sivustoilla ja jatkossa voisi olla käytännössä mahdollista, että esim. sihteeri voisi toimia ainakin osittain ko.sivusto info-masterina. Tähän asti sisällön tuottaminen ja päivittäminen on ollut ongelmallista ja tähän ongelmaan pitäisi löytyä jonkinlainen ratkaisu. Ari Martikainen kommentoi, että www-sivujen olemassa olo on tärkeää, koska LASTU-ryhmän toiminta on sovittu olevan alusta alkaen avointa ja julkista. Ilman ko. sivustoa, toiminnasta ja tavoitteista on mahdotonta viestiä avoimesti.

Muut asiat

Niklas Rönberg kommentoi, että esille on tullut ongelmia konttien painojen kanssa, lähinnä siinä että konttien todellinen paino ei ole aina ole dokumentteja vastaava. LASTU-ryhmä voisi ottaa asian jossain vaiheessa työlistoille ja selvittää, miten ongelmaan voisi löytyä ratkaisuja.

Toisena asiana Niklas kommentoi Lisco Glorian paloa, joka tapahtui lokakuussa 2010. Onnettomuus aiheutui todennäköisesti perävaunun lämmönsäätölaitteesta, joka syttyi palamaan merimatkan aikana. Niklas lupasi hakea seuraavaan kokoukseen tietoa ko. onnettomuudesta, jonka pohjalta voitaisiin laajemmin keskustella ongelman laajuudesta ja sen aiheuttamista riskeistä meriturvallisuuteen liittyen.

Seuraava kokous

Ryhmä päätti, että seuraava tapaaminen järjestetään 5.5.2010 Pohjola Vakuutuksen tiloissa Helsingissä. Samaksi päiväksi on jo alustavasti sovittu yhteistyötapaaminen viranomaisten kanssa ja siksi tapaamiset päätettiin yhdistää. Varsinaista isompaa koko LASTU-ryhmän tapaamista keväällä ei siis järjestetä.

Seuraava kokous 5.5.2010, klo.11:00-15:00, Pohjola Vakuutus - Helsinki

LIITTEET MKK Cargo Securing hankekuvaus



Cargo Securing

Introduction of Project idea

19/01/2011 LASTU-työryhmän kokous

Centre for Maritime Studies:

Ms. Tiina-Maija Peltokoski and

Mrs. Anne E. Suominen



Turun yliopisto
University of Turku

Need and background

- Need to improve the cargo securing issues of national and international transportations
 - Inspections by official authorities have revealed major deficiencies
 - The needs have also been identified in the cargo securing work forums in Finland (Lastu) and Sweden (SAGIT)
- Lack of a quickguide and lecture material on national languages
 - A lot of scattered information, a need for extensive guide
 - A need to take into account the revised standard EN 12195-1



Aims and Objectives

- Improve transportation safety
- Diminish the costs involved with cargo securing challenges
- Accomplish these by
 - Enhancing international **cooperation**
 - Improving the state-of-art of cargo securing all over the EU
 - Providing **up-to-date guidance for different users**
 - Improving the implementation of revised standard EN 12195-1
 - Mapping out the knowledge of and attitudes toward cargo securing issues → acting accordingly
- Transfer the knowledge of all partners in regards to
 - Cargo securing, Means of cooperation , Project Work, Dissemination activities



Products and actions

1. **Presentation material on cargo securing at sea, road, rail and air**
2. **Teacher's Guide with supporting notes and instruction**
3. **Student Handbook on cargo securing at sea, road, rail and air**
4. **Translations to national languages of "Lathund för lastsäkring Quick lashing guide for road transportations" in Swedish**
5. **Cargo Calculator: Excel sheet and user guide for using the formulas** (for calculating sufficient cargo securing for different types of transportation modes)
6. **Online survey on the know-how and attitudes of people working with cargo securing issues**



Note About the Scope of Project

- Cargo securing inside a CTU (Cargo Transportation Unit)
- Intermodal transportations
- Lashing, blocking and locking of cargo



Content of Presentation material and Student book

- Cargo securing at road, sea and rail: (based on the revised standard EN 12195-1)
 - Consequences of badly secured cargo
 - Responsibilities
 - Forces acting on cargo during transport
 - Basic principles for cargo packing and securing (blocking, lashing, etc.)
 - Properties of cargo transport units
 - Cargo securing equipment
 - Packing and securing of different types of cargo
- The exemptions to the standard
 - National exemptions
 - Compare differences between IMO and EN12195-1: 2010 standard. In case you have a combined transportation at road and sea.
- Cargo securing in air (also need to educate people sending cargo how things are done with air transportations). Basic equipment, different actors, overview of responsibilities, lashing and supporting.



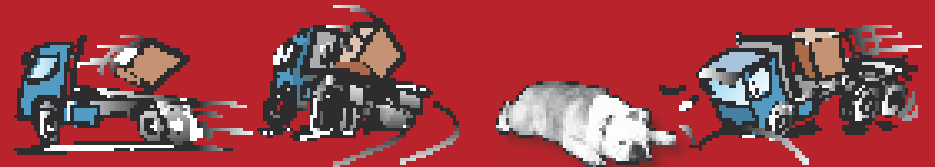


Translations to
national languages

of this Quick guide's
updated version

(Green book, based
on the revised
standard
EN 12195-1:2010)

Lastsäkring vid transport på landsväg



Lathund

Cargo Calculator

- **Excel sheet and user guide for using the formulas** for calculating sufficient cargo securing for different types of transportation modes
- Target group:
 - Managers and directors responsible for planning the transport chain
 - Engineers: consider the transportation aspect already in the planning stage of large products



Online Survey

- Target group: All levels of personnel (hands-on people, managerial level)
- Map out the
 - Level of knowledge of cargo securing?
 - Attitudes towards cargo securing?
 - What are the common problems causing problems with cargo securing? E.g. lack of time, equipment, competence, instructions or other resources?
Attitudes? Responsibility?
 - Which handbooks and instructive material are being used if any? Need for new material?



Possibilities of the Leonardo Programme

- Leonardo da Vinci
 - Max. funding amount: 100.000 €/year (**200.000 € max total funding**)
 - Max. EU funding: 75 %
 - Self-financing 25 %
 - Application to the Finnish agency (Cimo)
 - Minimum of 3 partners in 3 countries
 - Project duration: **2 years**
- Transfer of Innovation
 - Transferring existing material to new users or new geographical markets/etc.
 - Revising, updating, localizing, unifying, piloting, testing, etc.
 - Combine useful materials from different EU countries and get better products as a result.



Tentative Partners

- University of Turku, Centre for Maritime Studies (coordinator)
- Jyväskylä School of Applied Sciences, Finland
- University of di Genova, Italy
- MariTerm, Sweden
- TYA (Vocational Training and Working Environment Council), Sweden
- Loimaa Vocational and Adult College, Finland
- Safety Futures, Finland
- Hamburg University of Technology, Institute of Business Logistics General Management, Germany & Institute of Maritime Logistics, Germany



Partners

- All modes of transportation in balance (sea, road, rail and air)
- As many as needed, realistic amount
- Advisory partners
 - More knowledge among advisory partners
 - Tasks: dissemination, piloting, evaluating



Timetable

- **Feb. 28th, 2011 Project Application Deadline**
- 10/2011 Start of the project
- 09/2013 End of the project



For any questions,
please contact the project coordinators:

Training Manager

Tiina-Maija Peltokoski

Tel. 040 779 9491

tmpelt@utu.fi

Training Manager

Anne E. Suominen

Tel. 040 779 9494

anel-su@utu.fi

University of Turku, Centre for Maritime Studies

Suojantie 2, FI-26100 Rauma, Finland

<http://mkk.utu.fi/en>

