

*This is an electronic reprint of the original article. This reprint may differ from the original in pagination and typographic detail.*

*Please cite the original version:*

Peter Björkroth (2022): Lukkiutuneita tilannekuvia myös merenkulussa – niiden muuttamista on harjoiteltava. Turun sanomat 12.5.2022.

# Lukkiutuneita tilannekuvia myös merenkulussa – niiden muuttamista on harjoiteltava



PUHEENVUORO

Peter Björkroth

**V**äärä tilannekuva aiheuttaa onnettomuuksia kaikissa eri liikennemuodoissa: ”Auto tuli nopeammin kuin mitä aavisin”. Tilannekuva –narratiivi – jonka kuljettaja oli itselleen luonut, johti väärään päätökseen, kääntymään vasemmalle toisen auton eteen. Simulaatiot antavat mahdollisuuden turvallisesti harjoitella eri tilanteiden arviointia.

Kevään aikana Norjan Kystverketin luotseja sekä meriliikenneohjaajia (VTS) harjoittelee merenkulun koulutuskeskus Aboa Maren simulaattoreissa muun muassa tilannekuvaan liittyviä haasteita.

Narratiivi voi olla tarina jonka luomme mielissämme, tiedostaen tai tiedostamatta. Luomamme tarina antaa meille viitekehyksen (narra-

tiivin), tilannekuvan, jonka pohjalta teemme päätöksiä. Vallitsevan narratiivin muuttaminen on haastavaa, ja sitä pitää harjoitella.

**Merenkulussa vahtipäällikön** tilannekuvan merkityksestä on jo pitkään keskusteltu ja oikean tilannekuvan tärkeyttä ei voi tarpeeksi korostaa. Kohtalokas tilannekuva on juuri sellainen – kohtalokas. Tätä kautta voimme tarkastella norjalaisfregatti Helge Ingstadin vahtipäällikön toimintaa ennen käsittämätöntä yhteentörmäystä (esim. TS 8.11.2018).

Fregatin vahtipäällikkö oli vahvasti siinä uskossa, että hänen aluksensa etuoikealla oleva ”esine”, tutkamaali ja näköhavainto, oli kiinteä este, eli esimerkiksi laiturit. Tutkamaali oli kuitenkin tankkeri, m/t Sola.

Laituriahan ei laivalla voi kiertää maitse, joten kääntäminen (väistämisen) oikealle, meriteiden sääntöjen mukaisesti, ei ollut vahtipäällikölle mahdollinen vaihtoehto. Vahtipäällikkö oli liian vahvasti kiinni omassa tilannekuvassaan, narratiivissaan ”Tukkiutunut tilannekuva johti koko-

naisliikennetilanteen puutteelliseen huomioimiseen” onnettomuustutkijat toteavat.

**Turvallisuuden edistämiseksi** meidän olisi kyettävä haastamaan ja tarvittaessa muokkaamaan omaa narratiivia tilanteesta. ”Ei usko ennen kuin näkee” on tuttu sanonta ja kommunikaatio-näkökulmasta mielenkiintoinen – eikä toisen sanominen koskaan riitä?

Ennen fregatti Helge Ingstadin ja Solan törmäystä kaksi meriliikenteen turvallisuuden kannalta keskeistä toimijaa, VTS sekä tankkerilla ollut luotsi, viestittivät radioitse epätietoisuutta tilanteesta. Tankkerin luotsi myös kehotti fregattia väistämään, mutta onnettomuustutkinnan mukaan ei tarpeeksi selkeästi. Luotsi ei siis VHF-puhelimen välityksellä kyennyt muuttamaan fregatilla valitsevaa tilannekuvaa.

Kommunikaationäkökulmasta olisi mielenkiintoista pohtia ”mikä olisi riittävän selkeää”? Kognitiivinen kielitiede tutkii tällaisia kysymyksiä, mutta merenkulussa on toistai-

seksi pyritty ratkaisemaan tällaiset haasteet standardifraasien kautta – esimerkiksi MAYDAY luo kaikille merenkulkijoille samankaltaisen (alustavan) tilannekuvan.

Yhden simulaation jälkeen harjoitukseen osallistunut luotsi totesi että ”kun ajan tuttua väylää huomaan vieraan kaiun tutkakuvasa heti”. Harjoituksessa jäljiteltiin juuri yllä kuvattua onnettomuutta. Luotsin lausahdus saa tukea myös teoriasta: kokoneemman on helpompi huomata ”heikot signaalit”, eli huomata poikkeamat eri tilanteissa. Lienee turvalista väittää, että kokemuksen myötä myös oman tilannekuvan jatkuvasta tarkastelusta on muodostunut rutiini.

**Yksi tapa** ennaltaehkäistä lukkiutuneista tilannekuvista johtuvia vaaratilanteita on harjoitteleminen. Kun kokeneet navigaattorit harjoittelevat myös aivan rutiinomaaisia tilanteita ja keskustelevat kokemuksistaan, kyse ei pelkästään ole oikean ja väärän tilannekuvan tunnistamisesta, vaan myös tietyn nöyryyden oppiminen:

muillakin on hyvin perusteltuja kan-toja tilanteen tulkintaan.

Helge Ingstadin vahtipäällikkö ja komentositatiimi olisi hyötynyt tällaisesta ajattelusta. Se olisi ehkä auttanut heitä mieltämään oletetun kiinteän objektin sellaisena kuin se oli, liikkuvana tankkerina.

Tämä teksti rakentuu seuraavaan-laiseen järjelyyn: me ihmiset muodostamme havaitsemistamme tai kokemistamme ilmiöistä eräänlaisia tarinoita, narratiiveja. Tällaisia ilmiöitä ovat esimerkiksi puhe, teksti, kuvat (kaikki nähty) ja tunteet.

Mieleissämme tietoisesti tai tiedostamatta luodut tarinat auttavat meitä ymmärtämään ja hahmottamaan ympäristöämme. Luotujen tarinoiden pohjalta teemme päätöksiä – parempia tai huonompia. Myös merenkulussa. Tätä kokonaisuutta – tilannekuvaa, sen muodostumista ja päätöksentekoa – voi meriliikennesimulaatioissa turvallisesti testata ja haastaa.

Kirjoittaja on lehtori Novia AMK:ssa, Aboa Mare -kampuksella.