



Tutkintaselostus

C3/2009M

M/Y NINAMARIA II ja S/Y ILONA, yhteentörmäys Vänön pohjoispuolella 27.6.2009

Tämä tutkintaselostus on tehty turvallisuuden parantamiseksi ja uusien onnettomuuksien ennalta ehkäisemiseksi. Tässä ei käsitellä onnettomuudesta mahdollisesti johtuvaa vastuuta tai vahingonkorvausvelvollisuutta. Tutkintaselostuksen käyttämistä muuhun tarkoitukseen kuin turvallisuuden parantamiseen on vältettävä.

TIIVISTELMÄ

Yhdistyneiden arabiemiirikuntien lipun alla purjehtinut chartervene NINAMARIA II kulki ns. jäänmurtajaväylää Hiittisten saaristosta kohti länttä ja oli matkalla Vänön saaren koillispuolella. Miehistön muodostivat päällikkö ja kokki. Päällikkö kuljetti alusta yksin. Aluksen edellä purjehti suomalainen purjevene ILONA samaa reittiä myös länteen. ILONA kulki kahden hengen miehistöllä ja purjehti myötätuuleen purjeet levitettynä ns. virsikirjaksi.

NINAMARIA II saavutti ILONA:a arviolta 10 solmun nopeuserolla. NINAMARIA II:n päällikkö oli havainnut edessään olleen purjeveneen, arvioinut sivuutuksen parhaiten tapahtuvan oikealta ja muuttanut autopilottiin asetettua suuntaa 3 astetta oikealle. Tämän jälkeen päällikkö oli kääntynyt poikittain seurustellakseen ohjaamossa olleen kokin kanssa eikä seurannut väistön sujumista sen enempää. Sen sijaan, että NINAMARIA II olisi ohittanut ILONAn kohtuulliselta etäisyydeltä, se törmäsi purjeveneen perään.

ILONA:sta oli havaittu NINAMARIA II:n lähestyminen ja annettu käsimerkkejä huomion herättämiseksi. Viime hetkellä miehistö oli hypännyt mereen välttyen näin joutumasta törmäyksen kohteeksi.

Törmäyksen seurauksena NINAMARIA II:n keula kulki ILONAn avotilan yli ja ILONA painui osittain NINAMARIA II:n alle. ILONAn masto taittui ja kaatui törmäyksen seurauksena ja veneen runko kärsi vakavia vaurioita. ILONA kärsi huomattavia vaurioita, mutta NINAMARIA II selvisi olosuhteisiin katsoen vähäisillä vaurioilla.

NINAMARIA II:n henkilöstön passiivisuudesta johtuen pelastustoimet sujuivat heikosti. Purjeveneen miehistö pelastui suurelta osiltaan oman toimintansa avulla heidän päästyä kiipeämään NINAMARIA II:n perätasanteen kautta pois vedestä.

Merivartiosto varmisti onnettomuusveneidän pääsyn Kasnäsiin, missä vapaehtoiset meripelastajat huolehtivat ILONASTA ja sen miehistön edellyttämistä jatkotoimista. NINAMARIA II jatkoi omin voimin matkaansa ja poistui maasta ennen kuin asia oli sen osalta lopullisesti tutkittu.

Onnettomuuden syy on NINAMARIA II:n tähytyksen puutteet ratkaisevalla hetkellä alusten ollessa jo lähitilanteessa ja siihen liittyvä virhearvio väistön suorituksessa. NINAMARIA II:n päälliköllä oli puutteellinen kokemus saaristonavigoinnista ja virheellinen asennoituminen vesiliikenteen turvallisuuteen. Laivaisännän turvallisuuskulttuurissa havaittiin myös puutteita.

Tutkijat suosittavat tähytyksen ja oikean väistämisetäisyyden korostamista vesiliikenteessä, suurten ulkomaalaisten alusten turvallisuussuunnitelmien ja pätevyyksien tarkastamista ennen liikenteen aloittamista, onnettomuuden uhrien parempaa jälkihoitoa ja ohjeistusta onnettomuuteen osallisen aluksen ennenaikaisen maasta poistumisen estämiseksi.



SAMMANDRAG

M/Y NINAMARIA II OCH S/Y ILONA, KOLLISION PÅ NORRA SIDAN AV VÄNÖ DEN 27.6.2009

Charterbåten NINAMARIA II, som seglade under Förenade Arabemiratens flagg, färdades längs den s.k. isbrytarrännan från Hitis skärgård mot väst och befann sig på den nordöstra sidan av Vänö. Besättningen bestod av befälhavaren och kocken. Befälhavaren framförde båten ensam. Framför fartyget seglade den finska segelbåten ILONA längs samma rutt, också hon mot väster. ILONA färdades med en besättning på två personer och seglade i medvind med seglen uppslagna som en s.k. psalmbok.

NINAMARIA II hann ifatt ILONA med en fartskillnad på uppskattningsvis 10 knop. Befälhavaren hade upptäckt segelbåten framför sig, bedömt att det var bäst att passera den på styrbords sida och ändrat autopilotens inställda kurs med 3 grader styrbord. Därefter hade befälhavaren vänt sig om för att umgås med kocken som befann sig i styrhytten och följde inte med hur väjningen gick. I stället för att passera ILONA på lagom avstånd kolliderade NINAMARIA II in i hennes akter.

ILONA hade upptäckt att NINAMARIA II närmade sig och hade gett handtecken för att väcka uppmärksamhet. I sista stund hade besättningen hoppat överbord för att på så sätt undvika att vara ombord vid kollisionen.

Som en följd av kollisionen gick NINAMARIA II:s för över ILONAs sittbrunn och ILONA tyngdes delvis ned under NINAMARIA II. ILONAs mast bröts av och föll till följd av kollisionen och båtens skrov fick allvariga skador. ILONA fick betydande skador, medan NINAMARIA II klarade sig med förhållandevis ringa skador.

Räddningsåtgärderna gick inte som de borde på grund av passiviteten ombord på NINAMARIA II. Segelbåtens besättning räddades till stor del tack vare egen insats, då de lyckades klättra upp ur vattnet på NINAMARIA II:s badplattform.

Sjöbevakningen sörjde för att olycksbåtarna kom in till Kasnäs, där frivilliga sjöräddare tog hand om ILONA och de fortsatta åtgärder som var nödvändiga för besättningen. NINAMARIA II fortsatte färden för egen maskin och försvann ur landet innan ärendet hade utretts slutgiltigt för hennes del.

Orsaken till olyckan är NINAMARIA II:s bristande utkik i det avgörande ögonblicket när fartygen redan var i en närsituation och den därtill hörande felbedömningen vid väjningen. NINAMARIA II:s befälhavare hade bristfällig erfarenhet av skärgårdsnavigering och en felaktig inställning till säkerheten på vattnet. Brister upptäcktes även i redarens säkerhetskultur.

Utredarna rekommenderar att man betonar vikten av utkik och rätt väjningsavstånd i vattentrafiken, kontroll av säkerhetsplaner och behörighet ombord på stora utländska fartyg innan trafiken inleds, bättre eftervård av olycksoffer och instruktioner för att förhindra att ett fartyg som varit delaktigt i en olycka avlägsnar sig ur landet i förtid.

SUMMARY

M/Y NINAMARIA II AND S/Y ILONA, COLLISION TO THE NORTH OF VÄNÖ ON 27 JUNE 2009

NINAMARIA II, a charter boat sailing under the flag of the United Arab Emirates, was journeying west from the Hiittinen Archipelago in the so-called icebreaker fairway and had reached the northeast side of Vänö island. The crew consisted of the master and a cook. The master was operating the boat single-handedly. The Finnish sailing yacht ILONA was sailing to the west on the same route in front of the boat. ILONA had a crew of two and was sailing down the wind with its sails spread open on two sides.

The difference in speeds between the two boats was approx. 10 knots, and NINAMARIA II was gaining on ILONA. The master of NINAMARIA II had noticed the sailing yacht in front of him, determined that the best way to overtake it would be by the right and changed the setting of the autopilot 3 degrees to the right. The master had then turned away to talk to the cook, who was in the cockpit, and failed to supervise the overtaking manoeuvre further. Instead of passing ILONA at a reasonable distance, NINAMARIA II collided into the stern of the sailing yacht.

The crew onboard ILONA had noticed that NINAMARIA II was approaching and gave hand signals to attract the master's attention. At the last moment, the crew jumped overboard, thus avoiding the collision.

As a result of the collision, the bow of NINAMARIA II went across ILONA's open area, and ILONA was partly submerged under NINAMARIA II. ILONA's mast was broken and fell over as a result of the collision, and severe damage was caused to the hull of the sailing yacht. ILONA sustained serious damage, but NINAMARIA II escaped with minor damage considering the circumstances.

The rescue was poorly managed due to the passive approach of NINAMARIA II's personnel. The crew of the sailing yacht was mainly rescued through their own actions, as they managed to climb up onto the stern deck of NINAMARIA II.

The Coast Guard made sure that the boats involved in the accident reached Kasnäs, where maritime rescue association volunteers took over further measures needed to look after ILONA and its crew. NINAMARIA II continued her journey without assistance and left the country before its involvement in the incident had been conclusively investigated.

The cause of the accident was NINAMARIA II's failure to keep a look-out at the crucial moment when the boats already were in a close-quarters situation, and the associated error of judgement in avoiding ILONA. The master of NINAMARIA II had insufficient experience of navigation in the archipelago and an incorrect attitude to waterborne traffic safety. Shortcomings were also found in the ship managers' safety culture.

The investigators recommend that keeping look-out and the correct distance of giving way be highlighted in waterborne traffic, the safety plans and competency of large foreign vessels be inspected before the starting of operation, better after-care be ensured for victims of accidents and instructions be given to stop a vessel that is involved in an accident from leaving the country prematurely.



KÄYTETYT LYHENTEET

RYA	Royal Yachting Assosiation
GPS	Global Positioinig System, satelliittipaikannin
GSM	Global System for Mobile Communications, matkapuhelin, "kännykkä"
VTS	Vessel Traffic Service, alusliikennepalvelu

SISÄLLYSLUETTELO

TIIVISTELMÄ.....	I
SAMMANDRAG.....	II
SUMMARY	III
KÄYTETYT LYHENTEET	IV
ALKUSANAT	VII
1 TAPAHTUMAT JA TUTKIMUKSET	1
1.1 Alukset	1
1.1.1 Yleistiedot	1
1.1.2 Miehistys	2
1.1.3 Ohjaamot ja niiden laitteet	2
1.2 Onnettomuustapahtuma.....	3
1.2.1 Sääolosuhteet.....	3
1.2.2 Onnettomuusmatka	3
1.2.3 Törmäystapahtuma.....	4
1.2.4 Tapahtumapaikka	7
1.2.5 Toimenpiteet tapahtuman jälkeen.....	8
1.2.6 Henkilövahingot	9
1.2.7 Alusten vahingot	9
1.2.8 Muut vahingot	11
1.2.9 Rekisteröintilaitteet	11
1.2.10 Väylä ja merenkulun turvalaitteet.....	11
1.3 Pelastustoiminta	11
1.3.1 Hälytystoiminta	11
1.3.2 Pelastustoiminnan käynnistyminen.....	12
1.3.3 Matkustajien evakuointi	13
1.3.4 Aluksen pelastaminen.....	13
1.4 Tehdyt erillisselvitykset.....	13
1.4.1 Tekniset tutkimukset	13
1.4.2 Miehistön ja matkustajien pukeutuminen	14
1.4.3 Alkoholi	14
1.4.4 Organisaatio ja johtaminen	14
1.5 Toimintaa ohjaavat säädökset ja määräykset	14



1.5.1	Väistämisvelvollisuus.....	14
1.5.2	Miehistön pätevyysvaatimukset.....	15
1.5.3	Turvallisuusjohtamisjärjestelmä.....	16
1.5.4	Viranomaismääräykset ja ohjeet	16
1.5.5	Operaattorin määräykset.....	16
1.5.6	Laatujärjestelmät.....	16
1.6	NINAMARIA II:n poistuminen Suomesta.....	17
2	ANALYYSI.....	19
2.1	Miehitys.....	19
2.2	Merenkulkutaidot.....	19
2.3	Alukset.....	20
2.4	Säädökset.....	20
2.5	Tapahtumien kulku NINAMARIA II:n osalta	21
2.6	Tapahtumien kulku ILONAn osalta	23
2.7	Törmäystapahtuma.....	24
2.8	Alusten lähestyminen ja näkyminen toisilleen.....	25
2.9	Mahdollisuudet lähitilanteen välttämiseksi	26
2.10	Tähystyksestä.....	26
2.11	NINAMARIA II:n muun henkilöstön toiminta	28
2.12	Suunnan muuttamisesta väistötilanteessa.....	28
2.13	Autopilotti.....	28
2.14	Viestiyhteyksistä	29
2.15	Hätäpuhelu (112).....	30
2.16	Pelastustoiminta.....	30
2.17	Törmäysjälkien analysointi.....	31
2.18	Turvallisuussuunnitelmat	31
2.19	Psyykinen jälkihoito – debriefaus	32
2.20	NINAMARIA II:n poistuminen Suomesta.....	32
2.21	Arvio onnettomuuteen liittyneistä riskeistä	33
3	JOHTOPÄÄTÖKSET.....	35
3.1	Onnettomuuden syy.....	37
3.2	Muuta esiin tullutta	37
3.3	Arvio tämänkaltaisten onnettomuuksien toistuvuudesta	39
4	SUOSITUKSET	41

LÄHDELUETTELO

LIITTEET

- Liite 1. Liikenteen turvallisuusvirasto TraFin lausunto
- Liite 2. Rajavartiolaitoksen lausunto
- Liite 3. Suomen Navigaatioliito ry:n lausunto

ALKUSANAT

Onnettomuustutkintakeskuksen päivystäjä sai Meripelastuskeskukselta 27.6.2009 noin klo 13.30 tiedon, että Hanko–Utö -jäänsärkijäväylällä Yhdistyneiden arabiemiirikuntien lipun alla purjehtiva, Princess 20M -merkinen moottorivene NINAMARIA II, oli ajanut Sunvind 311 -merkkisen, ILO-NA-nimisen purjeveneen päälle. Purjeveneen miehistönä olleet kaksi henkilöä olivat pelastautuneet uhkaavalta vammautumiselta hyppäämällä viime hetkellä mereen. Törmäyksessä purjevene vaurioitui pahoin, menetti mastonsa ja purjeensa ja sai vuodon vetolaitteen läpivientiin. Arviolta 10 minuutin kuluttua törmänneen veneen onnistui auttaa toinen purjeveneen miehistöstä veneeseensä. Noin 5 minuuttia tämän jälkeen myös purjeveneen päällikkö pääsi nousemaan päälle ajaneen veneen peräkannelle. Paikalle tullut moottorivene oli matkapuhelimella tehnyt hätäilmoituksen hätäkeskukseen.

Hälytyksen saanut merivartioston vene hinasi purjeveneen Kasnäsin satamaan ja päälle ajanut moottorivene seurasi purjeveneen miehistö mukanaan.

Meripelastusseuran pelastusvene P/V PAROC:in miehistö sai tehtäväkseen valokuvata veneiden vahingot ja suorittaa tapauksen alustava selvitys. Tämän selvityksen perusteella onnettomuustutkintakeskus päätti käynnistää onnettomuuden tutkinnan numerolla C3/2009 M. Tutkintalautakuntaan nimettiin puheenjohtajaksi DI Klaus **Salkola** ja jäseneksi Pertti **Siivonen**. Tutkintalautakunnan työtä on merkittävästi avustanut DI Ville **Grönvall**. Tutkintaselostuksen on käänttänyt englanninkielelle Lingsoft Translations.

Tutkintaselostusta koskevat lausunnot. Tutkintaselostuksen luonnos lähetettiin onnettomuuksien tutkinnasta annetun asetuksen (79/1996) 24 §:ssä tarkoitettua lausuntoa varten Liikenteen turvallisuusvirasto TraFin merenkulkutoimialalle, Suomen Veneilyliitolle, Suomen Purjehtijaliitolle, Suomen Navigaatioliitolle ja Rajavartiolaitoksen esikunnalle sekä tiedoksi ja kommentteja varten Hätäkeskuslaitokselle, NINAMARIA II:n omistajalle ja päällikölle sekä ILONAn miehistölle. Lausuntojen ja kommenttien perusteella tutkintaselostukseen tehtiin tarkennuksia. Saadut lausunnot ovat tämän tutkintaselostuksen liitteenä.



Kuva 1. NINAMARIA II onnettomuuden jälkeen.



Kuva 2. ILONA onnettomuuden jälkeen.

1 TAPAHTUMAT JA TUTKIMUKSET

1.1 Alukset

1.1.1 Yleistiedot

Nimi	M/Y NINAMARIA II	S/Y ILONA
Merkki ja malli	Moottorijahti Princess 20 M	Matkapursi Sunwind 311
Kansallisuus	Yhdistyneet Arabiemiiraatit	Suomi
Omistaja	Yacht solutions LLC, Dubai ^{*)}	Yksityisomistuksessa
Pituus	21,74 m	9,37 m
Leveys	5,23 m	2,90 m
Syväys	1,42 m	1,45 m
Uppouma	50 t	3 t
Kuljetuskoneisto	MAN 2300 hv (2 x 1150 hv) ^{**)}	1 kpl 18 hv Volvo Penta
Nopeus	Suurin nopeus 30 kn Risteilynopeus 24/25 kn ^{***)}	n.5 kn

^{*)} Yhtiöllä on suomalainen omistus pohja.

^{**)} Varustamon nettisivujen mukainen teho on 2 x 1500 hv.

^{***)} NINAMARIA II:n risteilynopeudeksi varustamo ilmoittaa samoilla nettisivuillaan sekä 25 että 24 solmua.

ILONA oli merkitty Kivenlahden Venekerho ry:n venerekisteriin ja katsastettu kaudelle 2009. Vene käytti suomalaista veneily-yhdistyksen lippua.

NINAMARIA II oli päällikön esittämän todistuksen mukaan rekisteröity Dubaihin Yhdistyneiden Arabiemiiraattien kauppa-alusrekisteriin kaupalliseksi turistialukseksi (COMMERCIAL TOURIST). Internetissä olleen mainoksen mukaan NINAMARIA II käytettiin Dubaissa yhtenä turistien vuokrattavissa olevana aluksena yhdessä yrityksen muun turistipalvelutoiminnan kanssa. Kesällä 2009 alus oli laivattu Ruotsiin, mistä se oli tullut Suomeen.

Asiakirjan mukaan NINAMARIA II sai kuljettaa 17 matkustajaa ja siinä piti olla kahden hengen miehistö. Liikennealueeksi oli määritetty Rannikko (Coastal Area) ja satamat (Inside Ports). Ulkomaan liikenne (Foreign Going) oli rekisteritodistuksesta viivattu yli. Tämä rekisteröinti oli umpeutunut 31.12.2008 eli NINAMARIA II:lla ei vuonna 2009 ollut voimassaolevaa rekisteröintiä. Alus käytti tapahtumahetkellä Yhdistyneiden Arabiemiiraattien lippua. Tapahtumahetkellä aluksen laivaisäntä oli dubailainen Yacht Solutions (L.L.C).

1.1.2 Miehistys

NINAMARIA II:n miehistyksenä oli pätevyyskirjan omaava päällikkö ja kokki. Päälliköllä oli seuraavat pätevyyskirjat:

- RYA: Short Range Certificate, myönnetty 07/03/06.
- RYA: International Certificate for Operator of Pleasure Craft, oikeudet kuljettaa konealusta 24 m pituuteen saakka sisävesillä ja rannikolla, myönnetty 19/01/06.
- RYA/MCA YACHMASTER OFFSHORE, myönnetty 20/12/07. Päällikön meriselityksessä kertoman mukaan tämä asiakirja oikeuttaa hänet toimimaan päällikkönä korkeintaan 200 tonnin moottorialuksessa enintään 150 mpk etäisyydellä turvallisesta satamasta.

Edelleen päällikkö kertoi menneensä merialan koulutukseen vuonna 2007 ja että tästä koulutuksesta oli tapahtumahetkellä suoritettuna likimain 60 %. Koulutukseen mennessä hänellä oli kertynyt 7 000–8 000 mpk kokemus. Päälliköllä oli kertomansa mukaan kolmen vuoden kokemus NINAMARIA II:n kokoisen aluksen päällikkyydestä ja tästä itse onnettomuusaluksella 2,5 vuotta. Päälliköllä ei ollut paljon kokemusta saaristoajosta, arvon mukaan noin 200 mpk yhteensä, joka oli karttunut nyt tekeillä olleen matkan aikana.

Päällikkö ajoi alusta yksin. Yhdistyneiden Arabiemiraattien (Dubai) merenkulkuviranomaisten antaman purjehduslisenssin mukaan aluksella tuli olla 2 hengen miehistö ja siinä sai olla enintään 17 matkustajaa. Varustamo mainosti internetissä tapahtumaa ennen, että alus toimii normaalisti charter-liikenteessä kahden merenkulkijan ja kahden tarjoiluhenkilön miehistyksellä. Miehistyluetteloa ei ollut.

Matkustajina oli nainen, joka tutkijoiden saaman tiedon mukaan on laivaisännän/omistajan edustaja, 3 lasta ja lastenhoitaja. Yhteensä NINAMARIA II:ssa oli neljä aikuista ja kolme lasta.

ILONA:n miehistyksenä oli kaksi henkilöä (mies ja nainen). Päälliköllä oli purjehduskokemusta yli 20 vuotta ja veneilykerhoissa saatu syventävä ja täydentävä koulutus. Varsinaista pätevyyskirjaa päälliköllä ei ole eikä sellaista Suomen lain mukaan tällaisessa veneilyssä edellytetä. Purjehdittaessa henkilöstö on aina ulkona vahdissa.

1.1.3 Ohjaamot ja niiden laitteet

NINAMARIA II:n ohjaamon laitteet:

- Raymarine autopilotti
- Furuno tutka-GPS-plotteri
- Mg-kompassi
- VHF-radio
- Konevalvonnan mittarit ja hallintalaitteet

ILONA:n ohjaamon laitteet:

- Magneetikompassi
- Kaiku
- Loki
- Pinnaohjaus

1.2 Onnettomuustapahtuma

1.2.1 Sääolosuhteet

Aurinkoinen, tuuli itä-itäkaakko noin 4–5 m/s, hyvä näkyvyys.

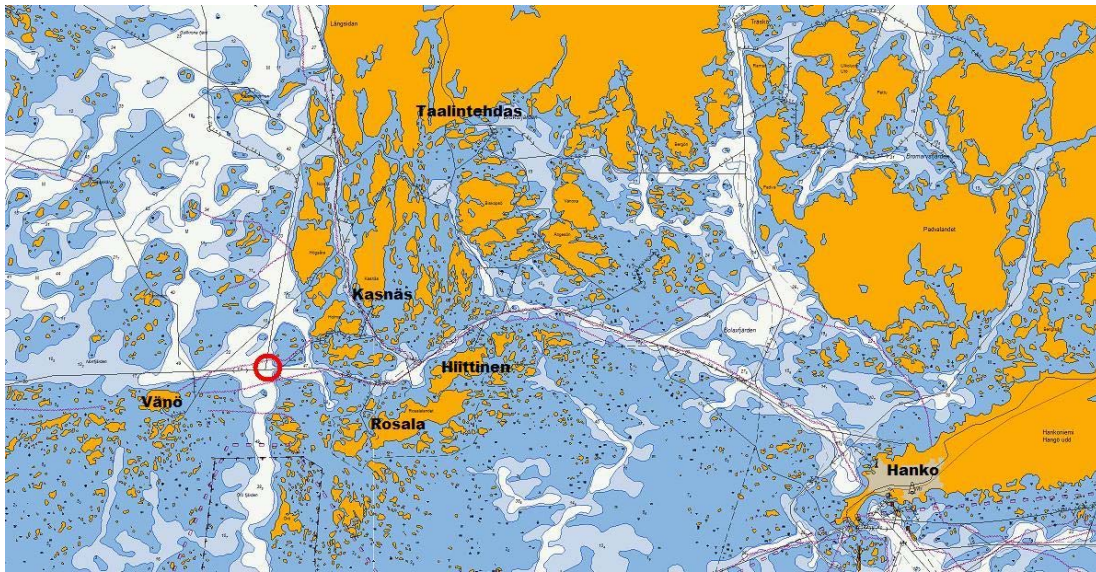
1.2.2 Onnettomuusmatka

NINAMARIA II oli päällikön kertoman mukaan 27.5.2009 aamulla lähtenyt Porvoon seudulta Emäsalosta kello 8 ulkomerelle ja tullut saaristoon Hangon sisääntuloväylän kautta. Tästä se oli jatkanut edelleen Hangon läntisen selän yli Kasnäsin eteläpuolitse ns. ”jäänsärkijäväylää” pitkin länteen tavoitteenaan Korpoströmin alue. Päällikkö ohjasi ja navigoi alusta sisäohjaamossa yksin. Lapset hoitajineen olivat sisätiloissa, kokki oli päällikön kanssa salonki/sisäohjaamossa ja nainen oleskeli yläohjaamossa.

Päällikön kertoman mukaan nopeus saariston ulkopuolelle oli ollut noin 20 solmua, mutta saaristoon tultaessa nopeus oli alennettu noin 12 solmuun johtuen muun liikenteen vilkkaudesta. Edelleen päällikkö on kertonut, että hän tunsu itsensä kokemattomaksi saaristossa navigointiin ja että tunsu itsensä tottumattomaksi ja halusi varmistua navigoinnin oikeellisuudesta.

Purjevene ILONA oli lähtenyt Kasnäsiästä aamupäivällä länteen. Se purjehti myötätuuleen samaa Hangosta Utöön johtavaa ”jäänsärkijäväylää” kuin NINAMARIA II. Kahden hengen miehistö oli veneen perässä olevassa avotilassa. Purjehdus tapahtui myötätuuleen purjeet ”virsikirjana” eli isopurje ja keulapurje vastakkaisille puolille asetettuna. Päällikön arvion mukaan vene kulki noin neljän solmun nopeudella. Päivä oli aurinkoinen ja lämmin. Henkilöstö oli hyvin kevyesti pukeutunut eikä heillä ollut veneilyliivejä päälle puettuna.

ILONA oli tilanteen alussa NINAMARIA:a lännempänä ja tämän edellä ja oli juuri ohittanut Vitgrundin viittaportin Vänön itäpuolella.



Kuva 3. Onnettomuuspaikka on merkitty punaisella ympyrällä.
(Karttapohja: Liikennevirasto)

1.2.3 Törmäystapahtuma

ILONA:n miehistö oli kertomansa mukaan havainnut perän suunnasta lähestyvän suuren moottoriveneen. He oletivat tämän väistävän heitä, eivätkä siinä vaiheessa ryhtyneet enempään toimiin tilanteen johdosta.

NINAMARIA II oli jäänsärkijäväylällä juuri ohittanut Vitgrundin viittaportin, kun päällikkö kertomansa mukaan oli havainnut purjeveneen (ILONA) edessään. Päällikkö aloitti purjeveneen ohittamisen muuttamalla suuntaa autopilotilla oikealle kolme (3) astetta. Suunnanmuutoksen hetkellä päällikkö arvioi purjeveneen olleen noin 50–100 metrin etäisyydellä hieman keulan vasemmalla puolella. Suunnan muuttamisen jälkeen NINAMARIA II:n päällikkö oli keskustellut vasemman olkapäänsä takana seisseen kokin kanssa katseen ollessa kääntyneenä vasemmalle takaviistoon.

Päällikön seuraava havainto purjeveneestä oli, kun törmäys oli väistämätön. Kun päällikkö käänsi katseensa eteenpäin, hän näki purjevene suoraan veneen keulan edessä. Etäisyyttä ei enää juuri ollut eikä mitään ollut enää tehtävissä törmäyksen välttämiseksi. NINAMARIA II törmäsi edellä kulkevan purjeveneeseen perään.

ILONA:n päällikön kertoman mukaan hän havaitsi moottoriveneen (NINAMARIA II) kulkuun johtavan suoraan päälle ja yritti kiinnittää moottoriveneen kuljettajan huomion huutamalla käsillään voimakkaasti. Moottoriveneessä ei huomattu uhkaavaa vaaraa, ja vene lähestyi selvästi purjeveneeseen nopeutta suuremmalla nopeudella. Nopeusero oli päällikön arvion mukaan lähes 10 solmua. Purjeveneeseen päällikkö yritti vielä viime hetkellä välttää törmäyksen kääntämällä vasempaan, mutta purjeiden asettelu vastusti kääntymistä. Kun törmäys näytti väistämättömältä, purjeveneeseen istuinkaukalossa olleet hypäsivät veneestä vasemmalle mereen kertomansa mukaan noin 5 sekuntia ennen törmäystä. Hypätessään he sukelsivat mahdollisimman syvälle ja kauas törmäyspaikasta.

Ollessaan veden alla mereen hypänneet kertomansa mukaan kuulivat voimakkaan kohtaavan äänen. Pintaan noustuaan he havaitsivat veneensä kelluvan ilman mastoa ja päälle ajaneen moottoriveneen jatkavan vielä kulkuaan, mutta vauhtiaan hiljentäneenä. Lopulta he havaitsivat moottoriveneen pysähtyvän arviolta 200–300 m:n päässä purjeveneestä.

Törmäyspaikan lähistöllä kulki moottorivene, josta tapahtuma oli lähes katkeamatta havaittu. Tämän päällikkönä toiminutta miestä on kuultu silminnäkijänä. Lähistöllä olleessa toisessa purjeveneessä ei nähty itse törmäystä, mutta törmäyksen jälkeen tämä kiirehti paikan päälle. NINAMARIA II:n päällikköä on kuultu meriselitystilaisuudessa Turun käräjäoikeudessa tapahtuman jälkeen, mutta koska alus poistui maasta pian tapahtuman jälkeen, päällikköä ei tutkintalautakunnan toimesta enemmin ole voitu kuulla.

ILONA:n miehistön kertoman mukaan törmäyksessä NINAMARIA II oli osunut ILONA:n perän keskellä olleisiin uimaportaisiin ja noussut purjeveneeseen peräpeilin yli purjeveneeseen ja sen istuinlaatikon päälle sen oikealle laidalle painaen purjeveneeseen perän alle. ILONA oli kallistunut oikealle. NINAMARIA II:n ankkuri oli kerrotun mukaan osunut ILONA:n puomiin ja ILONA:n masto oli jäänyt moottoriveneen keulakaiteiden alle.

NINAMARIA II:n päällikkö ei osannut kertoa törmäystapahtumasta muuta, kuin että NINAMARIA II törmäsi ILONA:n perään. Hänelle ei ollut syntynyt havaintoa edessä olevan maston kaatumisesta. Sen sijaan hän kertoi havainneensa, että purjevene meni NINAMARIA II:n vasenta kylkeä pitkin.

NINAMARIA II:n yläohjaamossa istunut nainen on kertonut, että kuultuaan törmäysään hän oli ensin luullut, että he olivat osuneet kiveen. Törmäyksen jälkeen hän oli välittömästi juossut alas selvittämään, mitä oli tapahtunut. Havaittuaan, että he olivat osuneet toiseen veneeseen, he alkoivat peruttaa kohti purjevenettä auttaakseen vedessä olijoihin.

Silminnäkijänä olleen moottoriveneen kuljettaja kertoi havainneensa, että NINAMARIA II oli ajanut tasaista nopeutta purjeveneeseen päälle, mutta että nopeus oli alentunut aivan hetkeä ennen itse törmäystä. Kertojan arvelun mukaan NINAMARIA II vaikutti havainneen tilanteen aivan viime hetkellä ja yrittäneen pysäyttää siinä kuitenkin onnistumatta.

Törmäystapahtuman lopussa ILONA vapautui moottoriveneen alta vasemmalle ja jäi pinnalle kellumaan ilman mastoa ja purjeet meressä.



Kuva 4. Rajavartiolaitoksen meripelastushelikopterista otettu kuva törmäyksen jälkeen. Veden varaan joutuneet henkilöt ovat kuvan ottohetkellä jo nousseet pois vedestä. Tekstissä mainittu nopea moottorivene on kiinnittynyt NINAMARIA II:n vasempaan kylkeen.



Kuva 5. Silminnäkiän ottama valokuva törmäyspaikalta.

Törmäyksen jälkeen veneet ajautuivat etäämmäksi toisistaan. NINAMARIA II pysähtyi ja palasi hetken kuluttua ILONA:n luokse, jossa myös mereen hypänneet ja hetki sitten pintaan nousseet purjehtijat uivat ilman pelastusliivejä 15-asteisessa merivedessä.

1.2.4 Tapahtumapaikka

Onnettomuus tapahtui 9 m:n Utö–Hanko -väylän välittömässä tuntumassa Rosalan ja Vänön välillä noin 2 kilometrin etäisyydellä Vitgrundin viittaportista länteen hieman merkityn väylän oikealla (pohjois-) puolella. Tarkemmasta paikasta on esitetty hieman poikkeavia lausuntoja. Onnettomuuden kulun selvittämisen kannalta näillä poikkeamilla ei ole merkitystä.

Silminnäkijänä ollut moottoriveneilijä ilmoitti hätäkeskukselle ilmeisesti veneen paikantimesta (gps) ilmoitushetkellä saaduiksi koordinaateiksi 59° 43' P ja 22° 18' I.

ILONA:n päällikkö on kertonut, että vedessä pintaan päästyään hänen oli mahdollista nähdä horisontti etelään katsoen. Tämä toteutuu, kun karttaan merkitystä tapahtumapaikasta katsotaan etelään Örön saaren länsipuolitse.

NINAMARIA II:n plotterin näytöstä otettiin tapahtuman jälkeen oheinen valokuva (kuva 6). Kulkujälki osoittaa aluksen kulun tapahtumahetkellä.



Kuva 6. NINAMARIA II:n plotterin kulkujälki kuvattuna tapahtuman jälkeen.

1.2.5 Toimenpiteet tapahtuman jälkeen

Silminnäkijöiden havaintojen mukaan NINAMARIA II:n henkilöstö vaikutti heti tapauksen jälkeen lomaantuneelta, eikä siellä ryhdytty aktiivisiin, välittömiin toimenpiteisiin vedessä olevien pelastamiseksi. Kenenkään päälle ei puettu pelastusliivejä eikä pelastusvälineitä alettu käyttää. Yhden henkilön havaittiin puhuvan matkapuhelimeen NINAMARIA II:ssa. Muut NINAMARIA II:n henkilöt pysyttelivät sisätiloissa tai vaikuttivat muutoin välttelevän osallistumasta tapahtumiin. NINAMARIA II:n päälliköksi arveltu mies oli nähty veneen keulassa tutkimassa NINAMARIA II:n keulan vaurioita.

Kun NINAMARIA II oli saatu ajettua takaisin purjeveneeseen lähelle, alettiin veden varassa ollutta naista auttaa moottoriveneeseen uimatasolle. Hän pääsi nousemaan pois vedestä NINAMARIA II:n peräkannelle kahden henkilön avustamana.

ILONA:ssa ollut mies oli tarrautunut ILONA:n laitaan. Pelastunut nainen oli käsenyt heittää miehelle köyden. Arviolta 15 minuutin kuluttua ILONA:n päällikkö onnistui saamaan moottoriveneeseen peräkannella olleet uimaportaat alas ja pääsi kiipeämään NINAMARIA II:n peräkannelle. Uimaportaiden käyttöön saantia oli vaikeuttanut NINAMARIA II:n peräkannella ollut kumivene.

Paikalle saapui moottorivene, josta tapauksen kulku oli nähty, ja purjevene, joka oli havainnut onnettomuuden sen tapahduttua. Paikalle tulleen moottoriveneen päällikkö teki tilannearvionsa perusteella ja oma-aloitteisesti hätäilmoituksen matkapuhelimella soittaen yleiseen hätänumeroon 112 klo 12.55.

Keskustelu tapahtumapaikalla NINAMARIA II:n päällikön ja muiden asianosaisten välillä onnistuttiin käymään englannin kielellä.

Jonkin ajan kuluttua paikalle saapui nopealla perämoottoriveneellä NINAMARIA II:n matkustajan aviomieheksi esittäytynyt mies. Hän oli äänekkäästi alkanut moittia moottoriveneessä ollutta väkeä ja selvittelyt hetken tilannetta onnettomuuden toisen osapuolen kanssa. Tämän jälkeen hän otti NINAMARIA II:ssa olleet lapset kyytiinsä ja poistui näiden kanssa paikalta.

Rajavartiolaitoksen meripelastushelikopteri oli sattumalta tapahtumapaikan lähistöllä ja se saapui paikalle klo 13.13. Meripelastushelikopterista todettiin, että hätätila oli ohi. Otettuaan valokuvia tapahtumapaikalta se poistui paikalta.

Merivartioston vartiolaiva TIIRA:n vene saapui paikalle klo 13.18 ja aloitti tapauksen selvittelyn. Todettuaan, että tilanne oli laennut eikä kukaan ollut enemmässä vaarassa ja tehtyään paikan päällä tarvittavan esitutinnan se otti vaurioituneen purjeveneeseen klo 14.06 hinaukseen Kasnäsiin. Ennen hinauksen aloittamista merivartijat päättivät, että masto pitää irrottaa ennen hinauksen aloittamista. Masto purjeineen irrotettiin ja upotettiin meren pohjaan.

Purjeveneeseen miehistö pääsi NINAMARIA II:n kyydissä Kasnäsiin.

Kasnäsissä Onnettomuustutkintakeskuksen tehtävään määräämä Suomen Meripelastusseuran pelastusvene P/V PAROC:in henkilöstö dokumentoi purjeveneen vauriot, hinasi vuotavan purjeveneen Taalintehtaalle telakoitavaksi ja huolehti purjeveneen miehistöstä siihen asti, kunnes heidän majoittumisensa oli varmistunut. Vapaaehtoisille meripelastajille syntyi käsitys siitä, että purjeveneen miehistö oli kokenut tapahtuman hyvin järkyttävänä ja jopa henkeä uhkaavana. Uhkaava yhteentörmäys painui purjehtijoiden mieliin vahvasti.

Merivartioston tehtävä päättyi kun henkilöt oli pelastettu maihin.

1.2.6 Henkilövahingot

Fyysisiä henkilövahinkoja syntyi purjeveneen henkilöstölle mereen hypättäessä ja merestä nostettaessa. Mereen hypätessään ILONA:ssa olleen naisen jalka vahingoittui purjeveneen kaiteessa ja vasen olkapää, kun häntä vedettiin merestä ylös. Samassa yhteydessä hänelle tuli mustelmia ja kolhuja alaraajoihin. Auttajien käyttämä nostotapa ei ollut tilanteenkaan valossa tarkasteltuna nostettavalle ystävällinen.

1.2.7 Alusten vahingot

Törmäyksen jälkeen todettiin maston katkenneen kahdesta kohdasta ja maston jalan murtuneen. Masto purjeineen jouduttiin irrottamaan ennen hinausta ja sen annettiin upota. Peräkaiteet olivat taittuneet sisäänpäin ja oikealle. ILONA:lle aiheutuneet vahingot estivät matkan jatkamisen.



Kuva 7. Silminnäkiän ottama valokuva ILONAn perästä pian törmäyksen jälkeen.

Myöhemmin P/V PAROC:n henkilöstö totesi, että ILONA:n peräpeili oli painunut sisään ja rakenne oli murtunut koko veneen leveydeltä. Istuinkaukalon takaosa oli sisään painuessaan taivuttanut peräsinakselia eteenpäin. Akselin alapuolisissa kiinnitys- ja tukirauodoissa havaittiin muodon muutoksia. Akselin läpivienti rungossa vuoti. Törmäyksen rajuuden takia mahdollisesti myös kone on heilahtanut ja runko perästä delaminoitunut. Purjeveneeseen rustirautoihin on myös kohdistunut suuret voimat ja runkorakenteen delaminoituminen on todennäköistä.

ILONA:lle suoritettiin myöhemmin tavarantarkastajan toimesta tarkastus. Tämän pohjalta arvioitiin purjeveneeseen korjaamisen olevan taloudellisesti kannattamatonta.

NINAMARIA II:n vaurioita ei tähän tutkintaan liittyen tutkittu seikkaperäisesti. Havaintojen mukaan tiedetään kuitenkin, että keulakaide taittui keulakannelle, yksi kaidetolppa repeytyi irti kannesta ja muut kaidetolpat taittuivat. Lujitemuovissa havaittiin naarmuja ja hiertymiä. Vedenalaisissa osissa oli havaittavissa maalivaurioita keulassa n. 40 cm syvyyteen, arviolta 5 metriä keulasta perään päin. Naarmuja oli havaittavissa koko matkan perään saakka vasemmalla kyljellä.

NINAMARIA II:n päällikkö oli arvioinut aluksen vauriot niin vähäisiksi, että hän päätti jatkaa matkaa Kasnäsiin omin voimin. Saadun tiedon mukaan noin viikossa alus siirtyi Suomesta pois ja myytiin päällikön asianajajan meriselityksessä antaman ilmoituksen mukaan uudelle omistajalle. Merenkululaitos ei puuttunut aluksen merikelpoisuuteen. Mikään Suomen viranomainen ei puuttunut aluksen maastavientiin.



Kuva 8. NINAMARIA II:n keula törmäyksen jälkeen (P/V PAROC:n henkilöstön otama kuva).



Kuva 9. NINAMARIA II:n keulakaide törmäyksen jälkeen (silminnäkijän ottama kuva).

1.2.8 Muut vahingot

ILONA:n veneilylomamatka päättyi ja NINAMARIA II:n risteily keskeytyi.

ILONA:n miehistön purjehdusvarusteet jäivät omistajilleen tarpeettomiksi, koska tapahtuman aiheuttama järkytys on tämän jälkeen estänyt heitä jatkamasta purjehdusharrastustaan.

1.2.9 Rekisteröintilaitteet

NINAMARIA II:ssa olleessa karttaplotterissa oli kulkujälki nähtävillä alusta tarkastettaessa. Laitteen näyttöruutu valokuvattiin. Katso luku 1.2.4 kuva 6.

ILONA:ssa ei ollut kulkua rekisteröivää paikanninta kuten gps-laitetta.

1.2.10 Väylä ja merenkulun turvalaitteet

Tapahtumapaikka oli 9,0 m:n Utö–Hanko -väylän eli ns. jäänmurtajaväylän varrella. Väylä on maastoon hyvin merkitty linjatauluin ja jääpoijuin.

1.3 Pelastustoiminta

1.3.1 Hälytystoiminta

Tapahtumaan osalliset eivät hälyttäneet apua eivätkä ilmoittaneet asiasta viranomaisille.

Hätäilmoituksen teki paikalle saapunut ulkopuolisen moottoriveneen päällikkö matkapuhelimella sen jälkeen kun hän oli ollut paikalla jonkin aikaa ja mm. veden varassa olleet olivat jo pelastautuneet. Hätäilmoitus tehtiin arvion mukaan aikaisintaan 15 minuutin kulluttua itse tapahtumasta tilanteen ollessa jo hallinnassa. Häätäkeskus vastaanotti tämän puhelun klo 12.55.

Tämän hätäpuhelun kulku oli pääpiirteissään seuraavan sisältöinen:

- Häätäkeskuksen vastattua soittaja selvitti asiaa häätäkeskuspäivystäjän kanssa 3 min 57 sek.
- Häätäkeskuspäivystäjä selvitti asiaa meripelastuskeskukseen 50 sek.
- Soittaja selvitti asiaa meripelastuskeskuksen kanssa 2 min 32 sek.
- Yhteensä puhelu kesti soittajan puhelimen lokin mukaan 7 min 19 sek.

Hätäpuhelutallenteen perusteella häätäkeskuksella oli vaikeuksia käsittää ilmoitettu tapahtumapaikka ja se sekoitettiin muihin selvästi muualla olevien paikkakuntien kanssa. Soittajan ilmoittama paikkakoordinaatti ei valaissut häätäkeskusta asiassa. Hätäilmoituksen antaja ei myöskään ilmaissut tapahtumapaikkakuntaa täysin yksikäsitteisesti, mutta onnistui ilmoittamaan koordinaatin riittävällä minuutin tarkkuudella.

Puhuttuaan ensin soittajan kanssa häätäkeskus otti yhteyden merivartiostoon välittäen annetut koordinaatit, jonka jälkeen tapahtumapaikka vasta kävi viranomaisille selväksi. Aikaa häätäkeskuksen kanssa keskusteluun kului nauhoitteen mukaan 3 minuuttia ja 57 sekuntia.

Päästyään yhteyteen meripelastuskeskuksen kanssa soittaja sai selvittää tapahtuman uudelleen alusta alkaen. Soittajan puhelimen lokitiedon mukaan koko hätäilmoituksen tekemiseen käytettiin puhelu-aikaa kaikkiaan 7 minuuttia ja 19 sekuntia.

NINAMARIA II:ssa oli VHF-radio ja useita matkapuhelimia. Näitä ei käytetty hätäilmoituksen antamiseen. Aluksessa olleiden nähtiin soittavan matkapuhelimella mutta he eivät soittaneet hätäpuhelia viranomaisille. Jonkin ajan kulluttua omistajan aviomieheksi esittäytynyt mies saapui paikalle nopealla valkoisella perämoottoriveneellä kohdassa 1.2.5 kerrotulla tavalla. Havaittuaan, että hätäilmoitus on tehty ja selviteltyään hetken asioita, hän poistui paikalta aikaisemmin kuvatus mukaisesti.

1.3.2 Pelastustoiminnan käynnistyminen

Veden varassa olleet pelastettiin ennen hätäilmoituksen tekoa.

Useiden silminnäkijöiden käsityksen mukaan NINAMARIA II:n henkilöstö oli alussa toimintakyvytön auttamaan hädässä olevia. Veneessä olleet ihmiset vain ”pyörivät” kannel-la. Syyksi arveltiin tapahtuman aiheuttamaa shokkia. Pelastustoimet sujuivat hitaasti. Vedessä ei näkynyt pelastusrenkaita tai köysiä ja veden varassa olleet joutuivat selviytymään omin avuin. NINAMARIA II:ssa kukaan ei johtanut pelastustoimia. Sisätiloissa

olleet ihmiset eivät osallistuneet pelastustyöhön. Vedestä pelastunut nainen oli osaltaan toiminut aloitteellisesti saaden aikaan vedessä vielä olevan miehen avustamisen tämän yrittäessä saada käyttöönsä uimaportaat.

NINAMARIA II:n uimatasolla oli kumivene. Tämä oli haitannut veteen käännettävien portaiden käyttöä. ILONA:sta veden varaan hypännyt nainen oli aikaisemmin tästä huolimatta päässyt ylös. NINAMARIA II:ssa ollut mies auttoi naista siirtämään perätasanteella ollutta kumiveneettä, jonka jälkeen veden varassa ollut mies sai otettua portaat käyttöönsä ja pääsi vedestä ylös.

Paikalle hälytettiin meripelastuksen yksiköitä. Paikalle saapui Rajavartiolaitoksen meripelastushelikopteri, joka kuvasi tapahtumaa ja poistui paikalta. Myöhemmin paikalle saapui Rajavartiolaitoksen partiovene, joka otti tilanteen johtoonsa. Meripelastuskeskus hälytti paikalle Hiittisten venepartion ja vartiolaiva TIIRA:n venepartion. Hätälmoituksen tekijä sai luvan poistua paikalta.

1.3.3 Matkustajien evakuointi

Paikalle tullut matkustajan aviomies evakuoii NINAMARIA II:ssa olleet lapset pois tapahtumapaikalta. Aikuiset matkustajat ja miehistö jäivät alukselle.

Vaurioituneen purjehoneen miehistö jäi paikalle ja heidät kuljetettiin ILONAn hinauksen yhteydessä Kasnäsiin, missä Suomen Meripelastusseuran yksikkö otti huolehtiakseen heistä. NINAMARIA II:ssa olleet henkilöt, lapsia lukuun ottamatta, seurasivat aluksen mukana Kasnäsiin.

1.3.4 Aluksen pelastaminen

NINAMARIA II yritti ottaa ILONA:n hinaukseen hätäpuhelun ollessa vielä käynnissä. Merivartiosto kehotti lopettamaan hinauksen jolloin hinausyrityksestä luovuttiin.

NINAMARIA II:n kärsimät vauriot olivat niin lieviä, että alus kykeni omin voimin poistumaan paikalta.

ILONA pelastettiin hinaamalla se merivartioston veneellä Kasnäsiin. Täällä sen todettiin vuotavan, joten meripelastusseura hinasi sen Taalintehtaalalle, missä se nostettiin välittömästi ylös.

1.4 Tehdyt erillisselvitykset

1.4.1 Tekniset tutkimukset

Suomen Meripelastusseura Sydväst'in pelastusala PV PAROC kävi dokumentoimassa tutkijoiden tilauksesta sekä ILONA:n vauriot Kasnäsiin tapahtumapäivänä että NINAMARIA II:n Korpoströmin alueella seuraavana päivänä. He kirjoittivat tutkijoille raportit havainnoistaan ja kuulemisistaan.

Muita erityisiä teknisiä tutkimuksia ei tutkinnan johdosta tehty.

1.4.2 Miehistön ja matkustajien pukeutuminen

Molemmat veden varaan joutuneet ILONA:n purjehtijat olivat uima-asussa tai sitä vastaavasti pukeutuneena eikä kummankaan päällä ollut pelastusliiviä. NINAMARIA II:ssa ei käytetty pelastusliivejä ja henkilöt olivat kesäisesti pukeutuneita.

1.4.3 Alkoholi

Merivartiosto puhallutti kummankin veneen päällikön. Kumpikin tulos oli nolla promillea.

1.4.4 Organisaatio ja johtaminen

NINAMARIA II:n laivaisännän turvallisuuskulttuuria ja siihen liittyviä toimintoja ei tässä tutkinnassa ole käsitelty johtuen toiminnan huvivenemäisestä charterluonteesta ja siitä, että NINAMARIA II poistui maasta pian tapahtuman jälkeen.

ILONA on tyypillinen perheomistuksessa oleva huvivene. Siinä noudatettu turvallisuuskulttuuri oli vastaavissa purjeveneissä noudatetun kaltainen.

1.5 Toimintaa ohjaavat säädökset ja määräykset

Alusturvallisuuslaki (Laki aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä 29.12.2009/1686) koskee suomalaisia ammattialuksia. Ulkomaan lipun alla purjehtivien ammattialusten tulee noudattaa kansainvälisiä (IMO) säädöksiä ja oman lippuvaltionsa säädöksiä.

Suomalaisista vuokraveneistä on säädetty asetuksessa vuokraveneiden turvallisuudesta 20.5.1983/438 ja MKL:n päätöksessä vuokraveneiden turvallisuudesta 15.12.1997 Dnro 9/30/97. Nämä määrittävät vuokraveneen suurimmaksi matkustajamääräksi 12. NINAMARIA II:n asiakirjojen mukaan alus on rekisteröity 17 hengelle. IMO:n määritysten mukaan kyseessä on tällöin matkustaja-alus.

Säännöt eivät suoranaisesti estä valinnaisesti käyttämästä vuokravenettä myös huvialuksena eivätkä käyttämästä huviveneessä palkattua miehistöä. Huvialuksen suurin sallittu henkilömäärä on 12. NINAMARIA II:n lippuvaltion vastaavista säännöistä ei tutkinnan yhteydessä ole saatu tietoa.

1.5.1 Väistämisvelvollisuus

Alusten välinen väistämisvelvollisuus on säädetty kansainvälisissä meriteiden säännöissä: Asetus kansainvälisistä säännöistä yhteen törmäämisen ehkäisemiseksi merellä vuonna 1972 tehdyn yleissopimuksen voimaansaattamisesta 30/1977.

Näissä säännöissä määritetään väistämisvelvollisuus tässä onnettomuustilanteessa seuraavasti:

13 sääntö, Ohitus

- a) *Sen estämättä, mitä tämän osaston säännöissä muutoin on määrätty, jokaisen aluksen, joka ohittaa toista alusta, on väistettävä ohitettavaa alusta.*

18 sääntö, Alusten keskinäiset velvollisuudet

Jollei 9, 10 ja 13 säännössä toisin määrätä:

- a) *Kulussa olevan konealuksen on väistettävä:*

...

- 4) *purjealusta.*

Lisäksi velvoitetaan mm. että:

- a) *Jokainen toimenpide yhteen törmäämisen välttämiseksi on, milloin olosuhteet sen sallivat, suoritettava epäröimättä ja varmasti, hyvissä ajoin ja hyvää merimiestapaa noudattaen.*
- b) *Jokaisen suunnan ja/tai nopeuden muutoksen yhteen törmäämisen välttämiseksi on, milloin olosuhteet sen sallivat, oltava niin suuri, että se on helposti havaittavissa toisesta aluksesta joko näköhavaintona tai tutkassa; peräkkäisiä vähäisiä suunnan ja/tai nopeuden muutoksia on vältettävä.*
- c) *Jos tilaa on riittävästi, saattaa suunnan muutos yksinään olla tehokkain toimenpide välttää lähitilanne edellyttäen, että se suoritetaan hyvissä ajoin, on riittävän suuri eikä johda toiseen lähitilanteeseen.*
- d) *Toimenpiteen, johon on ryhdytty yhteen törmäämisen välttämiseksi toisen aluksen kanssa, on oltava sellainen, että toinen alus sivuutetaan turvallisen välimatkan päässä. Toimenpiteen vaikutusta on huolellisesti seurattava, kunnes alus on lopullisesti sivuutettu ja selvitty siitä.*
- e) *Jos yhteen törmäämisen välttämiseksi on tarpeen tai jos tilanteen arviointi vaatii enemmän aikaa, aluksen on vähennettävä nopeutta tai pysähdyttävä kokonaan pysäyttämällä koneisto tai ottamalla takaisin.*

(8 sääntö Toimenpiteet yhteen törmäämisen välttämiseksi)

1.5.2 Miehistön pätevyysvaatimukset

Suomalaisen purjeveneen osalta (ILONA) ei ole olemassa yksityiskohtaisia määräyksiä miehistön pätevydestä.

Alle 24 m pitkän huvialuksen (NINAMARIA II) osalta ei Suomessa myöskään edellytetä muuta kuin 15 vuoden ikää ja kykyä kuljettaa kyseistä venettä. Koska NINAMARIA II oli ulkomaalainen ammattialus, pätevät siihen lippuvaltion asettamat miehistön pätevyysvaatimukset.

1.5.3 Turvallisuusjohtamisjärjestelmä

IMO:n päätöslauselma A.741 ja SOLAS luku IX.

Tapahtumahetkellä voimassa olleen merilain 1 luvun 8 a §:ssä säädetään (matkustaja-aluksen) laivanisännän turvallisuusjohtamisjärjestelmästä: *Suomalaisella laivanisännällä ja ulkomaalaisella laivanisännällä, joka harjoittaa kauppamerenkulkua Suomen vesialueella, tulee olla sellainen turvallisuusjohtamisjärjestelmä, jolla kehitetään ja ylläpidetään alusturvallisuutta laivanisännän aluksilla.*

(Matkustaja-aluksen) Laivanisännällä on oltava ISM-säännösten mukainen turvallisuusjohtamisjärjestelmä. ISM-säännöstöä ei kuitenkaan sovelleta, kotimaanliikenteen matkustaja-alukseen ja sen laivanisäntään, jos aluksen suurin sallittu matkustajaluku on alle 100 henkilöä.

1.5.4 Viranomaismääräykset ja ohjeet

Tutkinnassa ei saatu selville sitä millaisia velvoitteita ulkomaalaisella, erityisesti EU:n ja Schengenin ulkopuolelta kotoisin olevalla NINAMARIA II:n kaltaisella ammatti- tai huvialuksella on noudattaa paikallisia säädöksiä ja tapoja.

Viranomaismääräyksiä ulkomaisille Charter-veneille ei Euroopan Unionissa ole laadittu.

Schengen alueelle tulon jälkeen ulkomaisilla Charterveneillä ei ole liikkumis- tai toimintarajoituksia eikä velvollisuutta ilmoittaa liikkumissuunnitelmiaan tai aikataulujaan. Alusten turvallisuussuunnitelmaa ei edellytetä eikä kontrolloida.

Tulli soveltaa väliaikaisen maahantuonnin menettelyä tällaisissa huvialusten tuonnissa EU:n alueelle väliaikaiseen ”omaan käyttöön”. Schengen alueelle tuodun Charterveeneen käyttö alueella edellyttää jäsenvaltioiden tullihallintojen muodollista konsultointia. Väliaikaisen maahantuonnin menettelyssä meri- ja sisävesiliikenteen kulkuneuvon enimmäisaika on 18 kuukautta.

1.5.5 Operaattorin määräykset

Tutkijoiden tietoon ei ole tullut NINAMARIA II:n operaattorin antamia määräyksiä. ILO-NA:n osalta sellaisia ei voida edellyttää.

1.5.6 Laaturjestelmät

Laaturjestelmää ei ollut kummallakaan osapuolella.

1.6 NINAMARIA II:n poistuminen Suomesta

Tapahtumaa seuraavina päivinä NINAMARIA II poistui Suomesta ja myytiin uudelle omistajalle. Alusta ei saatu tarkempia tutkimuksiin. Tutkijoille jääneen käsityksen mukaan laivaisännälle ei jäänyt Suomeen sellaista omaisuutta tai muuta vakuutta, jolla tämä voisi vastata mahdollisiin korvausvaatimuksiin tapahtuman johdosta.

2 ANALYYSI

2.1 Miehitys

ILONA:n kahden hengen miehitys oli riittävä. Kyseistä kokoluokkaa oleva purjeverene on kahden aikuisen voimin purjehdittavissa ja päivän mittaiselle purjehdukselle riittää kaksi henkilöä huolehtimaan purren navigoinnista.

NINAMARIA II:n miehitys oli vajaa, sillä merenkulkuhenkilöstön muodosti päällikkö yksin. Päällikkö ei myöskään määrännyt kokkia tai muuta henkilöä avukseen tähystämään saariston väylillä kuljettaessa.

Rekisteritodistuksen mukaan aluksen miehityksen minimi on päällikkö ja kansimies. Myös tämä raja alitettiin onnettomuusmatkalla.

Varustamo ilmoittaa netissä miehitykseksi kaksi merenkulkijaa ja kaksi talouspuolen henkilöä. Onnettomuusmatkalla NINAMARIA II alitti selvästi varustamon käyttämän miehityksen.

Havaittuaan tähystyksen kyseisessä tilanteessa olevan vaativaa, päällikön olisi pitänyt määrätä tuekseen lisää tähystäjiä. Ensisijaisesti tähän olisi pitänyt määrätä kokki ja toissijaisesti mukana olleista matkustajista päällikön valitsevat henkilöt. Vaihtoehtoisesti nopeutta olisi pitänyt alentaa merkittävästi tai matka jättää tekemättä. Tähystyksen riittävällä toteuttamisella olisi yksin voitu välttää koko onnettomuus.

Päällikkö ajoi alusta sisäohjaamosta, vaikka käytössä olisi ollut huomattavasti paremman näkyvyyden antava ulko-ohjaamo. Tämä oli kuitenkin matkustajien käytössä. Tietoon ei ole tullut oliko tämä järjestely päällikön päättämä vai varustamon käskemä. Veneen ajaminen sisäohjaamosta oli kuitenkin vallitsevissa olosuhteissa virhe. Päällikön olisi pitänyt tarvittaessa poistaa matkustajat yläohjaamosta ja ottaa se pelkästään aluksen ohjailun käyttöön.

NINAMARIA II:n varustamon johtoa oli mukana matkustajana ja olisi ollut tilaisuudessa puuttumaan asioihin. Päällikön ilmeisiin tähystysongelmiin ei kuitenkaan puututtu eikä päällikkö esittänyt paikalla olleelle varustamon edustajille pyyntöä saada avukseen tähystäjä tai saada yläohjaamo käyttöönsä.

2.2 Merenkulkutaidot

ILONA:n miehistöllä oli riittävä pätevyys ja kokemus aluksen kuljettamiseksi vällinneissa olosuhteissa.

NINAMARIA II:n päälliköllä oli brittiläinen pätevyys kuljettaa korkeintaan 200 tonnin moottorialusta enintään 150 mpk etäisyydellä turvallisesta satamasta ja muita merenkullisia pätevyyskysymyksiä. Tämän puolesta hänellä oli muodollinen pätevyys toimia NINAMARIA II:n päällikkönä onnettomuusmatkalla. NINAMARIA II:n päälliköllä ei kuitenkaan ollut kokemusta miehistö- tai perämiestehtävissä saaristoajossa vaan oli kylmiltään alkanut

kartuttaa saaristomerenkulun käytännön taitojaan kuljettamalla NINAMARIA II:a päällikkönä Suomen vesillä. Päälliköllä oli kertomansa mukaan näin hankittua kokemusta Suomesta noin 200 mpk, joka oli kertynyt NINAMARIA II:n matkalla onnettomuushetkeen saakka.

Vaikka päälliköllä oli riittävä muodollinen pätevyys ja teoreettiset taidot aluksensa kuljettamiseksi brittiläisen kuljettajakirjan mukaisin ehdoin, hän ei Suomessa liikkeessään myöskään soveltanut saamiaan oppeja käytäntöön. Lyhyt, 1–2 viikon oleskelu Suomessa ei anna riittävästi taitoja saaristomerenkulun ja pohjoismaisen veneilykulttuurin hallitsemiseksi. Hänellä ei tutkijoiden näkemyksen mukaan ollut riittävästä kokemuksesta saaristomerenkulusta kuljettaakseen yksin NINAMARIA II:n kaltaista suurta moottorivenettä. Hän on myös jälkepäin kertonut olleensa epävarma navigoinnista ahtailla väylillä. Tällaisessa tilassa henkilön tulisi käsittää kykyjensä rajallisuus aluksen kuljettamiseen. Turvallisen navigoinnin toteuttamiselle olisi pitänyt hakea muita ratkaisuja kuin ajaminen yksin.

2.3 Alukset

Kumpikin alus oli sopiva siihen tarkoitukseen, mihin niitä käytettiin.

2.4 Säädökset

Meriteiden säännöt määrittelevät alusten toiminnan ja veloitteen yksikäsitteisesti ja selkeästi tässä tapauksessa. Väistämissääntöjen muuttamiseen ei tapahtuman johdosta ole syntynyt aiheutta. Väistämissääntöjen noudattaminen olisi estänyt onnettomuuden.

Vesiliikennelain 20.6.1996/463 5§ ja 6§ määräävät mm. että:

Jokaisen vesillä vesikulkuneuvolla liikkuvan on noudatettava olosuhteiden edellyttämää huolellisuutta ja varovaisuutta ja toimittava siten, ettei hän ilman pakottavaa syytä vaikeuta tai häiritse muiden liikkumista vesillä eikä aiheuta vaaraa tai vahinkoa muille taikka vaaraa tai merkittävää tai tarpeetonta haittaa tai häiriötä luonnolle tai muulle ympäristölle, kalastukselle, yleiselle luonnon virkistyskäytölle tai muulle yleiselle tai yksityiselle edulle.

Vesikulkuneuvon kuljettajan on noudatettava vesiliikenteen liikennesääntöjä ja vesiliikennemerkeillä tai valo-opasteilla ilmaistuja määräyksiä, kieltoja ja rajoituksia.

Vesikulkuneuvon kuljettajana ei saa toimia henkilö, jolla ei ole olosuhteisiin nähden tarvittavaa ikää, kykyä ja taitoa.

Rekisteröitävää moottorikäyttöistä vesikulkuneuvoa saa kuljettaa vain henkilö, joka on täyttänyt 15 vuotta.

Näiden säästösten noudattaminen olisi yksin estänyt onnettomuuden tapahtumisen.

Nämä säädökset ovat riittävät, jotta niitä noudattamalla kyseisen kaltaiset tapahtumat olisivat vältettävissä.

2.5 Tapahtumien kulku NINAMARIA II:n osalta

Alus oli tapahtumaa ennen kulkenut Kasnäsin–Rosalan saariston halki kulkevalla väylällä. Tämä on saaristoon tottumattomalle päällikölle vaativaa ja tarkkuutta edellyttävää. Päästyään tältä alueelta länteen avoimemmille vesille päällikkö oli kokenut vapauneensa saaristoajon paineista ja tarkkavaisuus oli vähentynyt. Aluksen kokki oli tullut päällikön puheille ohjaamoon ja henkilöt seurustelivat keskenään. Päällikkö oli ollut kääntyneenä vasemmalle ja perään eikä aktiivisesti katsonut aluksen kulkusuuntaan. Tällä menettelyllä tähytys laiminlyötiin.

Havaittuaan purjeveneen edessään päällikkö laiminlöi velvollisuuden seikkaperäisesti selvittää veneiden mahdollinen törmäyskurssi ja tyytyi rutiininomaiseen ja riittämättömän suuruiseen 3 asteen suunnan muutokseen. Hän jatkoi seurustelua kokin kanssa eikä enää seurannut edessä olevaa väistötilannetta ILONA:n kanssa. Autopilotti ohjasi venettä päällikön käskemään uuteen suuntaan, joka vain nimellisesti poikkesi alkuperäisestä.

NINAMARIA II:n päällikön tilannearvio ILONA:n nähtyään oli hätiköidysti tehty ja tarvittavan suunnan muutoksen suuruus oli liian vähäinen estääkseen aluksia tulemasta liian lähelle toisiaan. Suunnan muutos oli myös aivan liian pieni ollakseen selvästi tulkittavissa vastapuolen eli ILONA:n taholla. Merenkulullisesti ei olisi ollut mitään estettä NINAMARIA II:n tehdä huomattavan suuria suunnan muutoksia ILONA:n väistötilanteessa.

NINAMARIA II törmäsi ILONA:n perään tilanteessa, missä mitään ei enää ollut tehtävissä.

Silminnäkijöiden mukaan NINAMARIA II:n vauhti hiljeni törmäyshetkellä, mutta vene jatkoi silti kulkuaan jonkin matkaa ennen pysähtymistä. Vauhdin aleneminen törmäyshetkellä oli seurausta törmäyksen vaikutuksesta. Pitkä pysähdysmatka on voinut syntyä vain siitä, että NINAMARIA II:n koneet ovat törmäyksen jälkeen edelleen käyneet eteen ja että potkurit on pysäytetty vasta myöhemmin törmäyksen jälkeen.

NINAMARIA II:n koneiden ohjausjärjestelmässä (kaukosäätölaite) ei ole havaittu vikaa. Veneen pysäyttäminen on näin ollen tapahtunut välittömästi päällikön tartuttua ohjauskahvoihin. Venettä ei kuitenkaan pysäytetty välittömästi törmäyksen seurauksena. Tähän voi olla syynä joko päällikön kokema järkytys ja toimintakyvyn heikkeneminen törmäyksen johdosta tai se, että päällikkö ei tapahtumahetkellä ole ollut ohjaamossa ohjauslaitteiden välittömässä läheisyydessä. Tämä on vuorostaan voinut johtua törmäyksestä sinänsä tai siitä, että päällikkö olisi suorastaan poistunut ohjauspaikalta tekemänsä vähäisen suunnan muutoksen jälkeen.

Matka- ja aikalaskelma

NINAMARIA II:n tarkka reitti Emäsalosta onnettomuuspaikalle ei ole tiedossa. Päällikkö on meriselityksessä kertonut kulkeneensa saariston ulkopuolella Hankoon saakka. Tämän jälkeen oli kuljettu saariston väyliä pitkin tapahtumapaikalle. Karkeasti määritettynä näin kuljetun matkan pituus on noin 120 mpk, josta noin 20 mpk on saaristoa. Väyliä pitkin saariston läpi kyseinen matka on 115 mpk.

Nopeutena päällikkö on kertonut käyttäneensä pääosin veneen matkanopeutta ja saaristossa 12 solmuun alennettua nopeutta. Koska veneiden lähestymis- ja törmäysnopeudet ovat tutkinnan kannalta merkityksellisiä, oheisella laskelmalla on todennettu, että esille tuodut nopeudet ovat realistisia huomioiden päivämatkan kokonaispituus.

Merivahinkoilmoituksen mukaan NINAMARIA II lähti Porvoon Emäsalosta klo 8 aamulla. Onnettomuus tapahtui klo 12.40. Kuljettaessa 100 mpk nopeudella 25 solmua ja 20 mpk nopeudella 12 solmua saadaan osamatkojen ajoiksi:

Avomerellä 100 mpk / 25 sol = 4 tuntia

Saaristossa 20 mpk / 12 sol = 1 tunti 40 minuuttia

Matkan kokonaisaika on 5 tuntia ja 40 minuuttia.

Lähdön Emäsalosta olisi tällöin pitänyt tapahtua noin klo 7 aamulla, mikä on vastoin päällikön ilmoitusta meriselityksessä.

Mikäli matka kokonaisuudessaan olisi ajettu 25 solmun nopeudella, matka-ajaksi olisi muodostunut:

$120 / 25 = 4$ tuntia ja 48 minuuttia.

Lähtö Emäsalosta olisi silloin tapahtunut noin tuntia myöhemmin mikä vastaa päällikön kertomaa.

Nopeuslaskelma osoittaa, että NINAMARIA II:n päällikön kertoman 12 solmun nopeus laajoilla saaristoalueilla ei aikataulullisin perustein ole ollut täysin mahdollinen. Alennettua nopeutta on kuitenkin saatettu käyttää törmäyshetkellä ja muualla saariston vaikeissa paikoissa hetkittäin. Silminnäköjän arvio NINAMARIA II:n nopeudesta törmäyshetkellä tukee tätä käsitystä.

Päällikön vireystila

NINAMARIA II:n päällikkö oli onnettomuushetkellä ajanut yksin vahtia noin 5 tuntia tai enemmän lähtövalmistelut ja irrotus huomioiden. Huomioiden myös aikainen liikkeelle lähtö, päällikön tottumattomuus saaristoajoon ja hänen tuntemansa epävarmuus vilkkaan liikenteen johdosta voidaan katsoa, että hänen vireystilansa onnettomuushetkellä ei enää ollut kovin hyvä. Huomiokykyä heikensi se, että päällikkö ei läheskään riittävästi ollut kiinnostunut aluksen kulun seuraamisesta, vaan salli keskustelun kokin kanssa viedä lähes koko huomion. Tähän on saattanut vaikuttaa sekin, että Kasnäsin – Rosalan

tiivimmistä saaristoalueesta avoimemmille vesille päästyään päällikkö on kokenut tarkkaavaisuutta vaativan tilanteen rauenneeksi ja erheellisesti kokenut voivansa sallia veneen kulkevan ilman silmälläpitoa. Aluksen kokkia ei tutkintaan liittyen kyetty tavoittamaan, joten on jäänyt selvittämättä, missä kohtaa alusta eri henkilöt tapahtumahetkellä todellisuudessa olivat ja oliko esimerkiksi aallokon kasvaminen saariston jälkeen johtanut päällikön puuttumiseen johonkin ohjaamiseen liittymättömään tehtävään. Joka tapauksessa, NINAMARIA II:ssa ei viimeisimmän väylän käännöksen jälkeen kukaan suorittanut riittävää tähystystä eikä merenkulutilanteen arviointia. Alus kulki sokeasti autopilotilla asetettua suuntaansa eteenpäin kohti törmäystä.

2.6 Tapahtumien kulku ILONAn osalta

ILONA oli alkaneella lomamatkalla ja kulki aurinkoisessa säässä. Navigointi tapahtui kartan ja merimaaston visuaalisen seuraamisen avulla. Vesialue ei merenkulullisesti ollut ILONA:n miehistölle erityisen vaativa ja verkkaisesti etenevässä veneessä keskityttiin leppoisaan myötätuulipurjehdukseen ja auringon ottoon. Purjehduksessa suositellut pelastusliivit oli jätetty pukematta ja vaatetus oli erittäin vähäinen. Venettä ohjannut mies oli tähystänyt keulan suuntaan ja avotilassa selkä menosuuntaan istunut nainen perän suuntaan. ILONAn tähystys oli tästä johtuen hyvin järjestetty.

Koska NINAMARIA II ei lähestynyt ILONA:a purjeiden suunnasta, kyettiin se helposti havaitsemaan ILONA:sta. Suuren moottoriveneen lähestyminen perän suunnasta havaittiin ja tilannetta alettiin seurata, kuten asiaan kuuluu. Ensisijaisen väistämisvelvollisuuden tiedettiin olevan takaa lähestyvällä konealuksella eikä omiin väistö toimiin ryhdytty. ILONA:n suunta pidettiin vakiona nopeuden toki vaihdellessa tuulen mukaan.

Kun oli päätelty, että konealuksesta ei ilmeisesti ole havaittu ILONA:a tai ainakaan ei ole ryhdytty riittäviin ja näkyviin toimiin väistämiseksi, ILONA:ssa alettiin näyttää käsimerkkejä huomion herättämiseksi. Näillä ei ollut vaikutusta lähestyvän konealuksen kulkuun. Lopputilanteessa päätettiin väistää kääntämällä vasemmalle. Tässä ei kuitenkaan onnistuttu, sillä venettä ei kyetty ohjaamaan käytössä olleella purjeiden asetelulla. ILONA ei myötätuulussa ollut peräsimellä käännettävissä.

Moottoria ei olisi ehditty käynnistää käännöksen auttamiseksi. ILONA:lla ei ollut käytössä mitään keinoa törmäyksen estämiseksi.

Kun törmäys näytti väistämättömältä, päätti ILONA:n miehistö hypätä avotilasta mereen veneen vasemmalle puolelle, koska olivat arvioineet törmäyksen tapahtuvan oikealle. NINAMARIA II törmäsi ILONA:n peräpeiliin ja sen keula kulki veneen avotilan yli oikealle painaen samalla ILONA:a peräosastaan syvemmälle veteen. Avotilaan jäädessään henkilöt olisivat tässä tilanteessa loukkaantuneet vakavasti ja mahdollisesti menettäneet henkensä. Veteen hyppääminen pelasti ILONA:n miehistön. Oli myös ILONA:n miehistön onni, ettei NINAMARIA II aivan loppuhetkellä väistänyt vasemmalle. Tämä väistösuunta olisi tilanne huomioiden voinut olla mahdollinen.

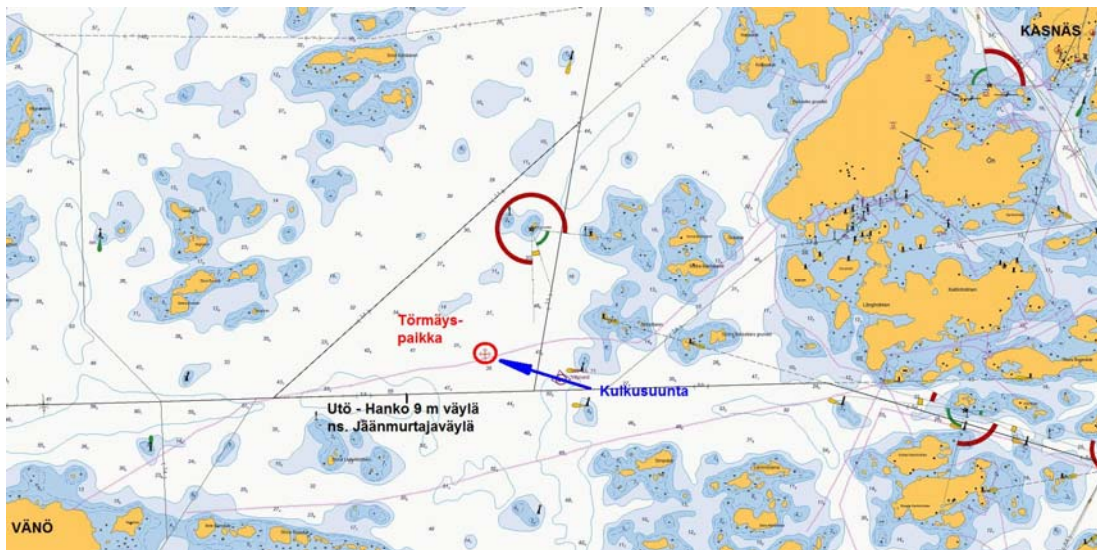
Pelastusliivien puuttuminen mahdollisti ILONA:n miehistön sukeltaa syvälle veteen hypättyään. Periaatteessa tällä oli positiivinen vaikutus tilanteeseen. Sukellusaika olisi kui-

tenkin joka tapauksessa jäänyt lyhyeksi ja olisi ollut sattuma, mikäli NINAMARIA II olisi kulkenut henkilöiden yli juuri sillä hetkellä kun he olivat riittävän syvällä veden alla. NINAMARIA II:n käyttämällä nopeudella rungon painevaikutus ja potkureiden imuvaikutus ulottuvat laajalle alueelle ja olisi ollut mahdollista, että sukeltaneet henkilöt olisivat silti joutuneet potkureiden ruhjomiksi. Pelastusliivien puuttuminen heikensi sen sijaan veden varaan joutuneiden selviytymisen mahdollisuuksia törmäyksen jälkeen. Onneksi kukaan ei tässä tapauksessa menehtynyt.

2.7 Törmäystapahtuma

Törmäyspaikan sijainti on hieman epätarkka. Hätätiedotuksessa annettu paikkakoordinaatti on oletettavasti hieman törmäyspaikasta sivussa johtuen veneiden ajalehtimisestä tapahtuman yhteydessä. NINAMARIA II:n plotterin jälki osoittaa, että vene on törmäyksessä kääntynyt oikealle ja kulkenut sen jälkeen jonkin matkaa ennen pysähtymistä ja kääntymistä takaisin. Tapahtumapaikkana voidaan pitää sitä kohtaa, missä kulkujälki NINAMARIA II:n plotterissa kääntyy oikealle.

NINAMARIA II lähestyi ILONA:a selvästi meriteiden sääntöjen määrittämässä 135° peräsektorissa, josta lähestyvää alusta pidetään saavuttavana aluksena ja sen on väistettävä saavuttamaansa alusta.



Kuva 10. Törmäyspaikka tutkijoiden näkemyksen mukaan. (Karttapohja: Liikennevirasto)

Silminnäkijän havaitsema NINAMARIA II:n nopeuden alentuminen ennen törmäystä on johtunut ILONA:n massaan törmäämisen aiheuttamasta hidastumisesta. Silminnäkijä oli kaukana tapahtumapaikasta eikä välttämättä ole voinut havaita törmäyshetken ja vauhdin hidastumisen eroa tai samanaikaisuutta.

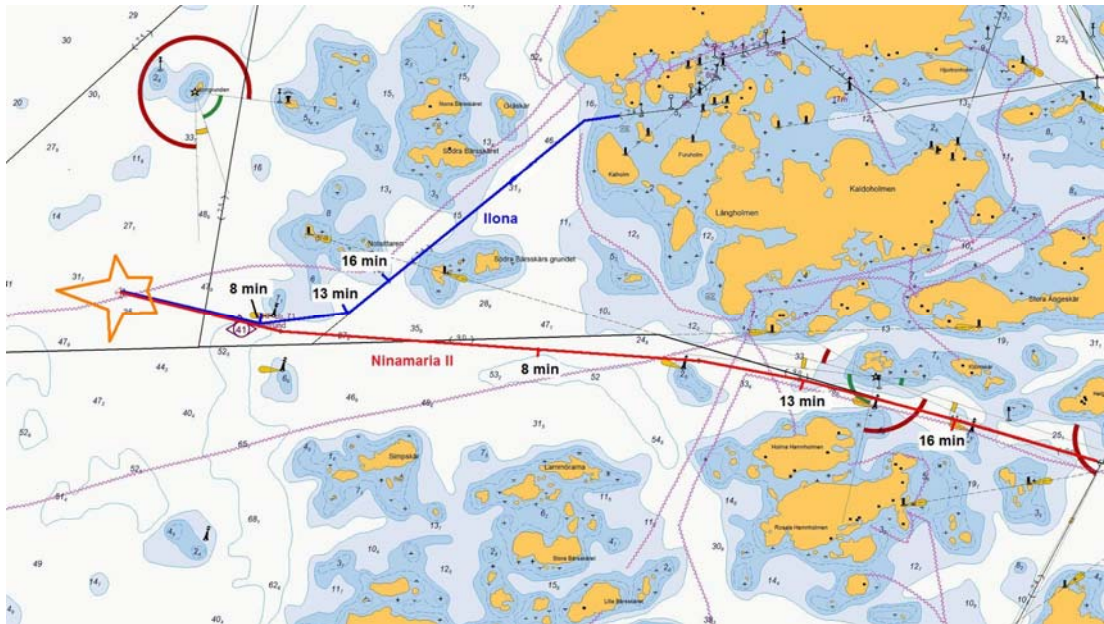
NINAMARIA II osui lähes keskelle ILONAn perää kurssin ollessa arviolta 10–15 astetta takavasemmalta. Keula on painanut istuinkaukalon reunan sisään ja moottorivene oli osittain noussut purjeveeneen päälle. Tällöin purjeveeneen perä oli painunut moottorive-

neen painon alla siirtyen samalla vasemmalle. NINAMARIA II:n keula oli katkaissut mastoa pystyssä pitävät harukset ja keula osunut puomiin/mastoon sillä seurauksella, että masto oli taipunut ja kaatunut mereen. Purjeverene hankautui moottorivereneen vasenta sivua pitkin ja sinkoutui kauemmas.

Veneillä on ollut toisistaan hieman poikkeava suunta jo tilanteen alussa. On mahdollista, että NINAMARIA II:n päällikkö on lyhyellä ja epätäydellisellä viikaisullaan arvioinut ILONA:n ehtivän keulan edestä vasemmalle. Tätä puoltaa myös päätös muuttaa suuntaa väistössä vain hivenen.

2.8 Alusten lähestyminen ja näkyminen toisilleen

Olettaen, että ILONA:n nopeus oli 4 solmua ja NINAMARIA II:n nopeus 12 solmua voidaan alusten sijainti toisiinsa nähden arvioida oheisen karttakuvan mukaisesti. Tarkastelu on likimääräinen, mutta riittävän tarkka selventääkseen sen tosiasian, että ILONA on ollut NINAMARIA II:n näkyvissä noin neljännestantunnin ennen törmäystä ja että se käytännössä koko tämän ajan on ollut suoraan tai lähes suoraan NINAMARIA II:n keulan edessä. Käytännössä ILONA on näkynyt vieläkin pitempään, sillä sen purje on näkynyt Södra Bärsskärsgrundetin luotojen yli.



Kuva 11. Likimääräinen arvio alusten kulkureiteistä ennen törmäystä. ILONA tuli koillisesta ja NINAMARIA II itäkaakosta. Alusten reitit yhtyivät Vitgrundin viittaportin lähellä. Kuvaan on merkitty alusten sijainti 8, 13 ja 16 minuuttia ennen törmäystä. ILONA on tämän tarkastelun mukaan ollut NINAMARIA II:n näkyvissä keulasektorissa ainakin neljännestantunnin ennen törmäystä. (Karttapohja: Liikennevirasto)

ILONA:n ilmestyminen NINAMARIA II:n eteen ei ole voinut tapahtua äkillisesti ja ennalta-arvaamattomasti. Se, että purjeverene todellisuudessa havaittiin vasta tilanteen viime hetkillä osoittaa NINAMARIA II:n päälliköltä täydellistä epäonnistumista tehtävässään

kuljettaa konealusta Suomen saaristossa. Päällikön asennoituminen tehtäväänsä on ollut vastuutonta.

2.9 Mahdollisuudet lähitilanteen välttämiseksi

Yhdeksän metrin jäänmurtajaväylä on luonnostaan leveä ja käytännössä vesialue onnettomuuspaikalla on aukeata ja hyvin laajalta alueelta kulkukelpoista myös väyläalueen ulkopuolella. Väyläalueellakin pysytellen NINAMARIA II:lla olisi ollut erinomainen mahdollisuus valita ajolinjansa siten, ettei lähitilannetta olisi syntynyt. Aluksen turvallisuus ei laajankaan väistön seurauksena kyseisessä paikassa olisi ollut mitenkään uhattuna. Myöskään muuta sellaista liikennettä ei ollut, joka olisi voinut vaikuttaa huolellisen väistön toteuttamiseen.

2.10 Tähystyksestä

Täysin, levitetyin purjein edessä kulkeva purjevene olisi väistämättä pitänyt voida havaita katsomalla NINAMARIA II:n tuulilasista ulos. Purjeveneeseen maston korkeus on niin suuri, että huomattavin osa purjepinta-alasta osuu näkökenttään. Valkoinen purje olisi myös selvästi erottunut paikallista merimaastoa eli taivasta ja merta vastaan.

Säätila oli selkeä ja aurinkoinen. Näkyvyys oli sen puolesta erinomaisen riittävä ILONA:n havaitsemiseksi koko tilanteen ajan ja paljon kauempaakin, jos NINAMARIA II:ssa oli pidetty edes vähäistä tähystystä.

Aurinko paistoi etelästä eli kyseessä oli sivuvalo. Tämä on vähäisessä määrin voinut vaikuttaa NINAMARIA II:n päällikön näkökykyyn etenkin, jos päällikkö on ollut vasemmalle aurinkoa kohti kääntyneenä. NINAMARIA II:n päällikkö kertoi välittömästi törmäyksen jälkeen purjeveneessä olleelle naiselle, ettei valaistus olosuhteiden vuoksi ollut nähnyt purjevenettä, eikä ulos ohjauspaikalta heijastusten johdosta. Siitä huolimatta hän oli jatkanut ajoa sisältä. Tummennetut lasit yhdessä muutenkin aurinkoisille vesille tehdyn veneen kanssa lienevät kuitenkin estäneet varsinaisen näkökyvyn menetyksen. Päällikön olisi joka tapauksessa pitänyt ottaa aurinko huomioon ja varustautumisella, tähystykseen tehostamisella ja nopeuden alentamisella varmistua siitä, että veneen kulku on turvallista.

Onnettomuus ei ole voinut syntyä siitä, ettei ILONA:a olisi voitu havaita NINAMARIA II:sta. Sitä ei kuitenkaan havaittu. Tähän voi ainoastaan olla syynä NINAMARIA II:n täysin puuttunut tähystys suunnan muutoksen jälkeen. Lisäksi tätä edeltäneen tähystyksen on täytynyt olla niin puutteellista että edessä olevaa törmäystilannetta ei ole kyetty hahmottamaan. Tilanteen kriittisyys oli jäänyt NINAMARIA II:ssa täysin käsittämättä.

Kuvissa 12 a ja 12 b on esitetty NINAMARIA II:n kuljettajan näkymä keulan suuntaan sekä sisä-, että ulkoa yläohjaamosta. Kuvista näkyy selvästi miten paljon paremmin yläohjaamosta voidaan tähystää aluksen kulkusuuntaan sisäohjaamoon verrattuna. Taakse kallistetuissa tuulilaseissa näkyy voimakasta peilausta ja näkökenttä on kapea ja matala. Ajon aikainen viippaus lisää eroa edelleen kuvien mukaisesta.



Kuva 12 a. Näkymä NINAMARIA II:n sisäohjaamosta.



Kuva 12 b. Näkymä NINAMARIA II:n ulkona olevasta yläohjaamosta.

2.11 NINAMARIA II:n muun henkilöstön toiminta

Yläohjaamossa istuneen naisen kertoma on ristiriitainen. Hän toisaalta kertoo seuraneensa matkan kulkua eli olisi periaatteessa toiminut tähyistäjänä. Kuitenkin hän törmäyksen jälkeen ensin luuli veneen osuneen kiveen. Vasta alas päästyään yhdessä päällikön kanssa saatiin selvitettyä, että NINAMARIA II olikin osunut toiseen veneeseen. Nainen on tämän mukaisesti ollut veneessä matkustajan ominaisuudessa. Mikäli hänellä on ollut merivahtiin liittyvä tähyistäjän tehtävä, hän on täydellisesti epäonnistunut sen tehtävän hoitamisessa.

NINAMARIA II:n kokki toimi koulutusalan mukaisissa tehtävissä ajon aikana. Tutkinassa ei ole käynyt ilmi seikkoja, joiden mukaan kokilla olisi ollut merenkulullisia tehtäviä mahdollisten irrotus- ja kiinnitystehtävien lisäksi.

2.12 Suunnan muuttamisesta väistötilanteessa

Väistötilanteessa suunnan muutoksen tehtävä ei ainoastaan ole estää aluksia törmäystä toisiinsa tai kulkemasta liian läheltä toisiaan. Sen avulla osoitetaan myös vastapuolelle millaiseen suunnan muutokseen on ryhdytty. Jos suuntaa muutetaan liian vähän, vastapuoli ei välttämättä käsitä tilanteen olevan väistötilanteen hallinnassa. Ohjeellisesti voidaan todeta, että alle 15 asteen suunnan muutoksia on useimmissa tilanteissa vaikeata tai mahdotonta vastapuolen osalta tulkita oikein. Suunnan muutoksen tulee olla sitä suurempi ja nopeampi, mitä lähempänä alukset ovat toisiaan sekä matkallisesti, että ajallisesti.

Ohitukseen lähtö muuttamalla suuntaa 3° oikealle oli vallinneissa olosuhteissa riittämätön varsinkin, kun ohituksen aikainen tähyistys laiminlyötiin. Lähistilanteessa tulee pyrkiä ilmaisemaan omat aikeet ensisijaisesti selkeällä käännöksellä. Tätä voi tarvittaessa tehostaa meriteiden sääntöjen mukaisella äänimerkillä, joskin huviveneiden kyseessä ollen on epävarmaa, osataanko äänimerkki tulkita vastapuolen taholla oikein. Autopilotti edellyttää ehdottomasti tehtyjen suunnan muutosten seuraamista ja todentamista. Autopilotti ei ohjaa alusta, vaan toteuttaa ohjailijan pyytämän suunnan pitämisen.

Mikään merenkulullinen syy ei edellyttänyt ohittamista läheltä, sillä puhdasta ja syvää vettä oli riittämiin koko alueella. Onnistuessaankin NINAMARIA II:n ohitus olisi tapahtunut aivan liian läheltä ILONA:a. Suuren veneen kulkeminen läheltä aiheuttaa aina vaaratilanteen paitsi törmäyksen muodossa myös sillä, että veneiden aallokko saattaa aiheuttaa vaarallista keinumista tai suunnan muutoksen. Läheltä kulkeminen suurella nopeudella osoittaa aluksen päälliköltä kypsyyttömyyttä ja merimiestaidon puutetta.

2.13 Autopilotti

NINAMARIA II:n ohjattiin autopilotin avulla onnettomuushetkellä. Hetkeä ennen törmäystä päällikkö toteutti päättämänsä 3 asteen suunnan muutoksen autopilotin avulla. Autopilotti toimi tarkoitetulla tavalla eikä sen toiminnassa ole moittimista. Se piti aluksen päällikön asettamassa suunnassa.

Autopilotin käyttö veneen ohjaamisessa on normaalia ja hyvän tavan mukaista. Autopilotti vapauttaa ohjaajan ruorinpidosta muihin, oleellisempiin navigointitehtäviin kuten tähtystykseen, navigointiin ja kulun seurantaan. Huomioiden, että NINAMARIA II:n päällikkö oli ainoa merenkulkutehtävissä oleva henkilö aluksella, autopilotin käyttö suunnanpidossa oli hyvin perusteltua.

Autopilotti ei ole vastuussa veneen kulusta. Autopilottia tai sen käyttämistä ei voida pitää onnettomuuden syynä. Veneen kulusta vastaa aina päällikkö. Tässä onnettomuudessa päällikkö toteutti autopilotin avulla liian pienen väistön ja laiminlöi sen jälkeen velvollisuutensa seurata autopilotin toteuttamaa suunnan muutosta ja sen riittävyttä törmäyksen estämiseen. Ei ole teknisen laitteen vika, jos sen avulla toteutetaan virheellisiä ratkaisuja.

2.14 Viestiyhteyksistä

Kansainvälisen määritelmän mukaan¹ hätätilanne on silloin, kun on ilmeistä, että henkilö, laiva tai muu alus on vakavassa tai välittömässä vaarassa ja tarvitsee välitöntä apua. Tällöin on lähetettävä hätäsanoma. Matkapuhelimella lähetetty sanoma on vain puhelun osapuolten välistä viestintää. VHF-radiolla lähetetty osoitteeton hätäviesti on julkinen ja tarkoitettu kaikkien sen kuulleiden käyttöön.

Viestiyhteyshankaluudet eivät johtuneet kalustopuutteista, sillä NINAMARIA II:ssa oli VHF-radiokalusto. Päällikkö ei kuitenkaan koko tapahtuman aikana käyttänyt sitä. NINAMARIA II:n viestiliikenne tapahtui päällikön ja matkustajien matkapuhelimilla. NINAMARIA II:sta ei soitettu hätäpuhelua eikä ilmoitettu tapauksesta viranomaisille. Sen sijaan sieltä ilmeisesti soitettiin yksityispuheluja mm. omistajan edustajalle, joka toisaalla kerrotulla tavalla tuli paikalle. Hänkään ei ilmoittanut törmäyksestä viranomaisille.

ILONA:n miehistö oli joutunut veden varaan ilman pelastusvälineitä eikä esimerkiksi tilanteen alussa NINAMARIA II:ssa ole millään voitu olla tietoisia uhrien todellisesta lukumäärästä tai tarvittavan avun määrästä. VHF-radion avulla hätäviesti olisi välittynyt meripelastuskeskukseen suoraan ilman hätäkeskuksen muodostama välivaihetta. Lisäksi avun tarve olisi meripelastuskeskuksen lisäksi kuultu kuuluvuusalueella olevissa viranomaisyksiköissä ja muissa aluksissa joiden piiristä välittömästi olisi saatettu saada apua paikalle. VHF:n käyttämättä jättäminen oli virhe ja se olisi saattanut pahentaa onnettomuuden seurauksia.

NINAMARIA II:n menettelystä VHF:n käytössä ja hätäilmoituksen tekemättä jättämisestä voi vetää kahdenlaisia johtopäätöksiä: Joko NINAMARIA II yritti vältellä asiasta tiedottamista ja avun pyytämistä paikalle tai aluksella olleilta puuttui tilannetaju ja ymmärrys tapahtuman vakavuudesta ja siitä seuraavista velvollisuuksista. VHF-radion käytön välttely – samoin kuin hätäilmoituksen tekemättä jättäminen yleensäkin – on joka tapauksessa ilmeinen onnettomuuden uhrien turvallisuutta vaarantava tekijä. Mikäli paikalle ei sattumalta olisi tullut muita veneilijöitä voi vain arvailla, kuinka kauan ILONA:n miehistö olisi joutunut omin voimin selviytymään meressä.

¹ Hallituksen esitys meripelastuslaiksi perusteluineen (HE 71/2001 vp) ja Meripelastusohje 2003

2.15 Hätäpuhelu (112)

Hätäpuhelu soitettiin hätäkeskukseen, mistä se yhdistettiin meripelastuskeskukseen. Hätäpuheluun kului kaikkiaan aikaa yhteensä hätäkeskuksen ja meripelastuskeskuksen kanssa 7 minuuttia ja 19 sekuntia. Hätäpuhelun soittajan mielestä tämä oli aivan liian pitkä aika hätäilmoituksen vastaanottamiseksi siitä huolimatta, että tällä kertaa hädässä olleet ihmiset olivat jo saatu pelastetuksi.

Tutkijoiden huomio on kiinnittynyt siihen, että hätänumeroon 112 soittaessa hätäkeskuksessa ei löytynyt merenkulullisesti pätevää hätäsanoman vastaanottajaa. Nauhoitteesta käy ilmi, että hätäkeskuspäivystäjä sekosi yhdessä soittajan kanssa paikkakunnissa eikä osannut auttaa soittajaa selkeästi kertomaan tapahtumapaikkaa. Oli ilmeistä, että päivystäjä ei riittävästi tuntenut saaristoa eikä merellä käytössä olevia tapoja sijainnin ilmoittamiseksi. Vasta kun puhelu siirtyi meripelastuskeskukseen, asia alkoi lopullisesti selvitä.

Esimerkiksi uppoavasta tai palavasta veneestä soittaessa käytettävissä on vain hyvin lyhyt aika. Tämä ei saisi kuluu osaamattomuuden vuoksi. Tällä kertaa tilanne oli soittaessa jo onneksi ohi.

2.16 Pelastustoiminta

Kun ihmisiä on joutunut veden varaan, ensimmäiseksi tapahtumasta tulee ilmoittaa kuuluvasti ja heittää veden varaan joutuneille pelastusvälineitä kuten pelastusrenkas ja vastaavaa. Tämän lisäksi tulee välittömästi tehdä tilanneselvitys, valmistella alus henkilöiden nostamiseksi ja käskeä aluksessa olevat henkilöt tehtäviin. NINAMARIA II:n henkilöstö ei alussa toiminut määrätietoisesti eikä johdetusti. Tällöin hukattiin arvokasta aikaa.

Silminnäkijät ja muut paikalle tulleet veneet eivät ilmeisesti myöskään osallistuneet veden varan joutuneiden pelastamiseen. Tilanne oli heille outo ja shokeeraava eivätkä he lisävahinkojen aiheuttamisen pelosta uskaltaneet ajaa veden varassa olevien luo auttaakseen. Hätäilmoitus ja yhteydenpito merivartiostoon hoidettiin kuitenkin pelkästään heidän toimestaan.

Paikalle saapuneet merivartioston yksiköt totesivat tilanteen lauenneeksi, eikä heidän toimiaan tarvittu ihmisten pelastamiseksi eikä välittömän uhan torjumiseksi. Merivartiosto keskittyi ILONA:n hinaamiseen Kasnäsiin.

Kasnäsiin ei katsottu olleen tarvetta hälyttää pelastusapua, koska onnettomuuden uhreilla ei ollut merkittäväksi arvioituja vammoja. Tässä yhteydessä jäi kuitenkin huomiomatta uhrien henkinen tila ja käytännön tarpeet matkan ja majoittumisen suhteen.

Maston hävittämisessä menetettiin tutkinnan kannalta merkittävää todistusaineistoa siitä, miten törmäys on tapahtunut. Mastolla oli myös jäännösarvoa purjeiden ja varusteiden muodossa.

2.17 Törmäysjälkien analysointi

NINAMARIA II:n keularangassa on selkeät törmäysjäljet pohjamaalatulla (sinisellä) alueella. Vesirajan yläpuolella keularangassa on mustaa jälkeä, joka ilmeisesti on peräisin ILONA:n mustasta törmäyslistasta. Aluksen vedenalaisia törmäysjälkiä ei aluksen maastapoistumisen johdosta ole saatu dokumentoitua.

ILONA:ssa peräpeilin yläreunassa on törmäysjälkiä, joissa on sinistä, NINAMARIA II:sta siirtynyttä maalia. Ensikosketus on tapahtunut ylhäällä lähellä ILONA:n keskilinjaa. Tästä NINAMARIA II on jatkanut nousuaan ILONA:n päälle arviolta siihen saakka kunnes NINAMARIA II:n keularanka on likimain vesirajan tasalta saavuttanut ILONA:n peräpeilin yläreunan. Törmäysliike on tässä vaiheessa maalissa olevien hankautumien perusteella kulkenut suoraan eteenpäin ja ylöspäin.

ILONA:n perätikkaisiin on jossain törmäyksen vaiheessa tullut osuma. Tämä on taivuttanut tikkaiden oikeata puolta ja työntänyt sisälle vasemman alakiinnikkeen. Jälki kuvastaa tilannetta, missä osuma on kulkenut viistosti vasemmalta oikealle.

ILONA on syystä tai toisesta kääntynyt NINAMARIA II:n edessä oikealle, mikä näkyy vauriojäljen siirtymisenä oikealle ja maalihankautumien lisäksi myös ILONA:n katuneiden peräkaiteiden kaatumistavasta. Tässä vaiheessa ILONA:n peräharus on irronnut.

Tätä seuraavat kosketusjäljet ovat ILONA:n oikealla (SB) puolella ja jäljet loppuvat ILONA:n avotilan jälkeen. Koska ILONA:n puomi on ollut oikealla, on NINAMARIA II:n keula osunut siihen. Puomin lisäksi maston sivuharukset (vantit) ovat irronneet ja masto sai voimakkaan kolauksen, jonka seurauksena se taittui kahdesta kohtaa.

Törmäys on alkukosketuksen jälkeen tapahtunut viistosti ILONA:n perään siten, että veneet ovat enimmäkseen liukuneet toistensa päällä ja vieressä eikä NINAMARIA II:n keula ole tunkeutunut kovin syvälle ILONA:n sisään. Törmäysenergiasta merkittävä osa on kulunut NINAMARIA II:n noustessa, ILONA:n painuessa ja kitkaan veneiden väliillä. Kaikki NINAMARIA II:n energia ei kulunut törmäyksessä vaan alus jatkoi eteenpäin törmäyksen jälkeen.

Mikäli NINAMARIA II olisi törmännyt keskeisesti siten, että ILONA ei olisi kääntynyt sivuun sen tieltä, koko törmäysenergia olisi kulunut materiaalin murtamisessa. ILONA:n olisi syntynyt niin suuri vaurio, että nopea uppoaminen olisi ollut seurauksena.

2.18 Turvallisuuksuunnitelmat

NINAMARIA II:n varustamon turvallisuuskulttuuriin ei ilmeisesti sisällynyt ennakoiva vaarojen estäminen tai toiminnan suunnittelu onnettomuustilanteiden varalta. Vaikuttaa ilmeiseltä, että NINAMARIA II:n varustamolla ei ole ollut ISM-koodin mukaista eikä muunlaista turvallisuussuunnitelmaa. Turvallisuuksuunnitelma olisi antanut miehistölle tapauskohtaiset selkeät ja harjoitetut toimintaohjeet, jolloin pelastustoiminta olisi käynnistynyt ripeästi ja toiminta olisi ollut johdonmukaista ja tehokasta. NINAMARIA II:n koko henkilöstö oli tapahtuman alkuvaiheessa toimintakyvytön ja kului liian pitkä aika ennen

kuin alus oli edes toisen onnettomuusveneen lähistöllä. Eikä silloinkaan ryhdytty edes alkeellisimpiin pelastustoimiin kuten pelastusrenkaiden heittäminen veden varassa oleville tai hätäilmoituksen tekeminen VHF:llä.

Hälytyksen tekemiseen ei NINAMARIA II:ssa ollut varauduttu laisinkaan. Kansainvälisten sopimusten mukaisesti onnettomuustapauksissa hälytys on annettava lähimmälle meripelastuskeskukselle radiolla ja ryhdyttävä kaikkiin mahdollisiin pelastustoimiin asettamatta kuitenkaan vaaraan omaa alusta. Tällainen yleismaailmallinen vaatimus ei NINAMARIA II:n henkilöstölle tullut mieleen, vaan tapahtuneesta viestitettiin ainoastaan omille sidosryhmille. Hätäilmoituksen antoi ulkopuolinen paikalle sattunut venekunta soittamalla matkapuhelimella hätäkeskukseen.

Jatkossakaan ei NINAMARIA II:een saatu suoraa viestiyhteyttä. Myöhemmät yhteydenotot tapahtuivat aluksen omistajien suomalaisten sukulaisten välittämänä.

2.19 Psyykinen jälkihoito – debriefaus

Todellisessa hengenvaarassa oleminen ja sitä seurannut veneen menettäminen ja loman keskeytyminen vieraalla paikkakunnalla ovat vaikeasti kestäviä tilanteita useimmille ihmisille. Olisi tärkeitä, että onnettomuuteen osalliset vammojen puuttumisesta huolimatta saisivat henkistä ja aineellista huolenpitoa tapahtuman jälkeen.

Tässä onnettomuudessa veden varan joutuneet kuljetettiin Kasnäsiin. Koska merivarustion tehtävä päättyy sen jälkeen, kun kukaan ei enää ole hengenvaarassa, jäivät ILONA:sta pelastuneet mies ja nainen ilman erityistä sosiaalista huolenpitoa saaristotien laiturille, josta he saivat omin toimin huolehtia jatkotoimista. Tässäkin tilanteessa välittömän vaaran poistuttua, uhreista olisi ollut tarpeen huolehtia, jotta asennoituminen tilanteeseen ja palautuminen normaaliin elämään olisi käynyt rauhallisemmin.

2.20 NINAMARIA II:n poistuminen Suomesta

NINAMARIA II:n poistumista maasta ei viranomaisten toimesta estetty. Alus poistui maasta varsin nopeasti tapahtuman jälkeen.

Aluksen ja sen päällikön maasta poistumisen seurauksena tutkijoilta jäi arvokasta tietoa saamatta liittyen aluksen ohjaamojärjestelyihin, näkyvyyteen ohjaamosta, hallintalaitteiden käytettävyyteen ja moniin muihin seikkoihin. Törmäyksen kulun tarkempaa mallinusta ei myöskään voitu tehdä johtuen toisen osapuolen puuttumisesta.

Itse alus oli laivaisännän ainut merkittävä omaisuus Suomessa. Sen maasta poistumisen myötä onnettomuuden toisen osapuolen mahdollisuudet saada vakuus kärsityn vahingon korvaamisesta heikkeni ratkaisevasti ja tilanne jäi laivaisännän edustajan vakuutuksesta antamien lupauksen varaan.

Mikäli NINAMARIA II olisi otettu viranomaisten haltuun tutkinnan ja korvauskäsittelyn selkiintymisen ajaksi, onnettomuustutkinnassa olisi saatu tapauksesta ja sen syistä enemmän selvää. Syyllisyyden ollessa niin ilmeinen kuin mitä jo tapauksesta alussa olisi

pitänyt ymmärtää, olisi ILONA:n omistajien oikeus pitänyt suojata tällä viranomaistoimella.

2.21 Arvio onnettomuuteen liittyneistä riskeistä

Onnettomuudesta selviydettiin onneksi pelkästään aineellisilla vahingoilla. Tilanne oli kuitenkin vaarallinen ja siinä olisi voinut syntyä merkittävästi suurempia vahinkoja ja jopa hengen menetyksiä.

Törmäyksessä syntyvän vahingon määrä riippuu mm. veneen liike-energiasta. NINAMARIA II:n liike-energia on samaa suuruusluokka kuin täysinäisellä rekka-autolla kaupunkinopeudella. Oli tapauksessa onneksi, että törmäysnopeus oli matkanopeutta alempi ja että törmäys tapahtui vinosti siten, että liike-energiasta vain osa purkautui törmäykseen.

ILONA:n runko jäi pinnalle törmäyksen jälkeen. Mikäli NINAMARIA II olisi osunut hieman eri tavalla ILONA:n perään, ILONA:n silpoutuminen ja äkillinen uppoaminen olisi ollut mahdollista.

Purjehtijoiden hyppääminen veteen oikealla hetkellä onnistui tässä nimenomaisessa onnettomuudessa. Mahdollisuudet jäädä NINAMARIA II:n alle olivat kuitenkin suuret eikä pelastautuminen viileästä vedestä olisi ollut varmaa. Hyppäämistä ei tapauksen perusteella voida suositella yleiseksi toimintaohjeksi vastaavissa tilanteissa. Samoin ei voida väheksyä veneilyliivien käyttöä purjeveneen avotilassa.

Veden varaan joutuneiden pelastustöiden vielä pitempi viivästyminen olisi saattanut johtaa hukkumiseen etenkin miehen osalta. Hänen saamisensa ylös vedestä kesti luvattoman pitkään. Mikäli veden varaan joutuneet olisivat menettäneet toimintakykynsä, heitä tuskin olisi saatu ajoissa pelastettua ottaen huomioon NINAMARIA II:n heikon toiminnan pelastustyön alkuvaiheessa.

Mikäli purjehtijat olisivat jääneet veneen avotilaan, heillä olisi ollut hyvin suuri todennäköisyys joutua NINAMARIA II:n keulan murskaamiksi tai veteen heittäviksi. ILONA:n sisätiloissa olisi myös saattanut olla henkilöitä. Siellä he olisivat ensivaiheessa selviytyneet ruhjeilla. Mikäli ILONA olisi äkisti uponnut, sisätiloissa olleet henkilöt olisivat hyvin todennäköisesti uponneet veneen mukana kohtalokkain seurauksin.

Myös NINAMARIA II:ssa olisi saattanut syntyä henkilövahinkoja. Seisova henkilö olisi törmäyksestä saattanut loukkaantua ja varsinkin avokansilla oleskeleva henkilö olisi saattanut pudota mereen. NINAMARIA II:n sisätiloissa oleskeleva ja avo-ohjaamossa istuva henkilöstö oli tässä onnettomuudessa kuitenkin turvassa.

3 JOHTOPÄÄTÖKSET

NINAMARIA II ajettiin huolettomasti ja muuta vesiliikennettä riittämättömästi huomioiden. Päällikkö ei suhtautunut tarvittavalla vakavuudella tehtävänsä ja laiminlöi tähtäyksen käytännössä täysin. Yleinen merenkulutilanteen havainnointitietäisyys oli aivan liian pieni, jotta NINAMARIA II olisi kyennyt toteuttamaan ajolinjansa muun liikenteen edellyttämällä tavalla. Aluksella ei muodostettu laajaa kokonaiskuvaa näkyvillä olevista aluksista, vaan väistäminen toteutettiin vasta viime hetkellä eteen ajautuneen vastapuolen tultua havaituksi eikä silloinkaan väistetty riittävästi eikä seurattu suoritettua väistön toteutumaa.

Onnettomuuteen myötävaikutti päällikön huomion kiinnittyminen kokin kanssa seurusteluun, katseen kääntäminen poikittain tai mahdollinen poistuminen ohjauspaikalta. Yläohjaamosta olisi ollut selvästi parempi näkyvyys kuin sisäohjaamosta, mutta päällikkö ei käyttänyt tätä mahdollisuutta hyväkseen saaristoajossa.

NINAMARIA II:a ohjailtiin itsekkäästi vain oma eteneminen huomioiden ilman, että muiden alusten liikkumista huomioitiin ennen kuin oltiin lähitilanteessa. Suuntaa pidettiin autopilotilla ja ILONA:n väistämiseen reagoitiin aivan liian myöhään. Vesialue oli laaja eikä kummankaan aluksen olisi ollut tarpeen kulkea keskiviivalla. Mitään merenkulullista syytä ei ollut esteenä sille, että ILONA olisi kulkenut väyläalueen oikeassa reunassa ja NINAMARIA II olisi ohittanut sen kaukana vasemmalla. Näin olisi hyvän merimiestävän mukaan kuulunut menetellä.

NINAMARIA II:lta puuttui harjoiteltu toimintamalli toiminnasta onnettomuustilanteessa tai sellaista ei tapahtuman yhteydessä käytetty. Pelastusvälineitä ei otettu käyttöön eikä edes pelastusrenkaita heitetty veden varassa oleville. Selkeä pelastustöiden johtaminen puuttui ja kului kohtuuttoman pitkä aika ennen kuin aluksella ryhdyttiin selkeisiin toimiin veden varassa olevien pelastamiseksi. Hätät ilmoituksen teko laiminlyötiin ja matkapuhelimia käytettiin muuhun viestintään. Perätasanteelle sijoitettu kumivene haittasi merkittäväällä tavalla veteen laskettavien tikkaiden käyttöä. Näin tapahtui siitä huolimatta, että NINAMARIA II:n päälliköllä oli ammattimainen merenkulun pätevyys ja aluksen laivaisännän vastuullinen johto oli aluksessa mukana.

NINAMARIA II:n päälliköltä puuttui saaristomerenkulun ja suomalaisen veneilykulttuurin tuntemus. Hän ei osannut ajaa saaristossa eikä ilmeisesti käsittänyt mikä vaikutus väylästä, karikoilla ja lukuisilla muilla veneillä on oman veneen ajolinjojen suunnittelun suhteen.

NINAMARIA II oli kauppa-aluskäytön kannalta katsoen alimiehitetty. Saaristoliikenteessä tähtäjänsä käyttö olisi ollut tarpeen, etenkin kun päällikkö oli epävarma kulkemaan saaristossa. Aluksella oli päällikön lisäksi muita henkilöitä, mutta näitä ei käytetty tähtäjinä tai he eivät suoriutuneet tehtävistään.

Tapahtumasta paljastuu turvallisuuskulttuurin ja turvallisten toimintatapojen suunnittelun laiminlyönti. Laivaisännän turvallisuuskulttuuri oli puutteellinen eikä tämä puuttunut tai

ymmärtänyt puuttua niihin riskitekijöihin, mitä aluksella noudatettu toimintatapa piti sisälleen. Veneen omistajan velvollisuus olisi niin kauppa- kuin huvialuksenkin tapauksessa ollut huolehtia siitä, että venettä käytetään hyvän merimiestavan mukaisesti ja että tarvittavat turvallisuusrakenteet ovat kunnossa.

Koska NINAMARIA II oli rekisteröity kauppa-alus, laivaisännän olisi pitänyt valvoa, että aluksella toimitaan matkustaja-aluksen turvallisuuskulttuurin edellyttämällä tavalla ja osoittaa edellytykset sille. Se, että NINAMARIA II onnettomuusmatkalla mahdollisesti liikkui laivaisännän huvialuksena ilman ansaintatarkoitusta, ei vapauta päällikköä eikä varustamoalusturvallisuuden edellyttämästä vastuusta eikä varsinkaan oikeutta aluksen käyttämisestä sellaisella huolettomuudella, mitä onnettomuusmatkalla tehtiin.

NINAMARIA II:n suomalaisen laivaisännän on täytynyt olla tietoinen päällikön käytännön taitojen puutteista saaristoajossa. Laivaisännän olisi jo ennen liikennöintiä Suomessa pitänyt ennakoita, että päällikkö ei ehkä ole hyvä saaristonavigoija, etenkin näin isolla veneellä. Siitä huolimatta päällikön annettiin kuljettaa alusta käytännössä yksin. Alukselle ei otettu toista kansihenkilöstöön lukeutuvaa miehistön jäsentä päällikön tueksi kuten lippuvaltion viranomaisen on edellyttänyt.

Väistöyritys

Väistämiseksi tehty suunnan muutos oli vaarallisen pieni, eikä tilanteen kehittymistä seurattu tämän jälkeen. Alus jätettiin lähitilanteessa valvomatta kulkemaan autopilotilla asetettua suuntaa. Autopilotti edellyttää ehdottomasti suunnan ja tehtyjen suunnan muutosten seuraamista ja todentamista. Autopilotti ei ohjaa alusta, se vain pitää päällikön käskemän suunnan vievä suunta minne hyvänsä.

Onnistuessaankin olisi päällikön toteuttama 3 asteen väistö vienyt ohittajan aivan liian läheltä ohitettavaa. Teko osoittaa merimiestaitojen puuttumista ja kypsymättömyyttä kuljettaa suurta moottorialusta Suomen saaristossa.

Väistämissäännöt

Sääntöjen mukainen väistämisvelvollisuus oli yksin NINAMARIA II:lla. ILONA:lla oli ensisijaisesti velvollisuus pitää suuntansa ja nopeutensa kunnes tilanne olisi ollut ohi. Vesiliikenteen väistämissäännöt ovat riittävät ja ajantasaiset, jotta niiden mukaan toimimalla tämänkaltaiset onnettomuudet voitaisiin välttää.

Kumpikin vene oli velvollinen tähyttämään ja seuraamaan tilanteen kehittymistä. Veneet olivat toistensa näkyvissä ainakin 15 minuuttia ennen törmäystä.

ILONA:ssa huomattiin lähestyvä NINAMARIA II hieman ennen tilanteen kehittymistä vakavaksi. Tilannetta alettiin seurata ja siellä osattiin arvioida sen kehittyminen vakavaksi. Tilanteen seuraamisesta johtuen ILONA:n miehistö osasi hypätä oikea-aikaisesti mereen, mikä tässä tilanteessa osoittautui onnistuneeksi teoksi.

NINAMARIA II:ssa meritilanteen ennakoiva seuranta laiminlyötiin täysin. Vaikka ILONA oli keskeytymättä näkyvissä yli 15 minuuttia ennen törmäystä, venettä ei huomioitu eikä

törmäysvaaraa arvioitu kuten olisi pitänyt tehdä. Kun ILONA lopulta pantiin merkille, havaintoon ei suhtauduttu riittävällä vakavuudella vaan väistö toteutettiin virheellisen pienenä eikä tilanteen myöhempää kehittymistä seurattu sen enempää.

Mikäli NINAMARIA II:ssa olisi noudatettu meriteiden sääntöjen tähystyksestä annettuja velvoitteita, ILONA olisi havaittu riittävän kaukaa ja tilanne olisi arvioitu hyvissä ajoin siten, että yhteentörmäystä ei olisi tapahtunut.

Vesiliikenteen tähystystä koskevat säännöt ovat riittävät ja ajantasaiset, jotta niiden mukaan toimimalla tämänkaltaiset onnettomuudet voitaisiin välttää.

3.1 Onnettomuuden syy

Onnettomuudella ei ole teknisiä syitä.

Törmäyksen välittömät syyt ovat NINAMARIA II:n

- tähystyksen puutteet ratkaisevalla hetkellä alusten ollessa jo lähitilanteessa,
- virhearvio väistön suorituksessa ja
- väistön toteutumisen seuraamatta jättäminen.

Onnettomuuteen myötävaikuttanut syy oli NINAMARIA II:n varustamon turvallisuuskulttuurin puutteet. Nämä vaikuttivat aluksen käyttötapaan ennen onnettomuutta ja toimintaan onnettomuuden jälkeen. Mikäli NINAMARIA II:ssa olisi noudatettu edes yksinkertaisia, hyvän merimiestavan periaatteita varsinaisesta turvallisuusjohtamisesta puhumattakaan, tehokkaat pelastustyöt onnettomuuden uhrien hyväksi olisi välittömästi aloitettu eikä veden varaan joutuneita olisi jätetty oman toimeliaisuutensa varaan uimaan ilman pelastusvälineitä. Hätäilmoitus olisi myös kuulunut antaa ensimmäisenä toimenpiteenä törmäyksen jälkeen. Mikäli onnettomuuden uhrin ei olisi kyennyt pelastautumaan itse, tämän onnettomuuden seuraukset olisivat olleet tuhoisat.

3.2 Muuta esiin tullutta

Onnettomuuteen osallisten auttaminen onnettomuuden jälkeen

Viranomaisilla ei voimassa olevien määräysten ja toimintatapojen mukaan ole riittävästi vastuuta onnettomuuden uhrien jälkihoidosta. Koska kukaan ei ollut kliinisen jatkoavun tarpeessa, jäivät veneensä menettänyt ILONA:n miehistö lähes oman onnensa varaan Kasnäsiin. Uhreista huolehtivat vapaaehtoisen meripelastuksen toimijat ilman, että tällainen toiminta varsinaisesti olisi kuulunut heille.

Pitäisi luoda järjestely, jolla varmistetaan siitä, että tällaisessa tapauksessa uhrin saavat riittävän tuen selviytyäkseen tilanteesta eteenpäin. Vaikka jatkohoito ei voikaan kuulua meripelastuksesta vastaavien tahojen toimialaan, vastaavissa onnettomuustapauksissa tilanne tulisi tiedottaa sellaisille tahoille, joiden toimenkuvaan kyseinen jatkohoito kuuluu.

Tutkinnassa on käynyt ilmi, että taloudellisten vahinkojen korvausasian käsittely on viivästynyt sen johdosta, että onnettomuuden toinen osapuoli oli ulkomaalainen alus, joka pian tapahtuman jälkeen poistui maasta. Tämä vaikutti mm. oikeusturvan takaamiseen koska toisella osapuolella ei ollut maassa varallisuutta.

Hätäilmoituksen teko merionnettomuuksissa

Matkapuhelimella soitettuun hätäpuheluun liittyy aina viiveitä. Nämä johtuvat siitä, että puhelu yhdistyy alueelliseen hätäkeskukseen, jolla useinkaan ei ole rutiinia merellisten asioiden käsittelyssä. Hätäkeskusten keskittäminen on huonontanut tilannetta paikallistuntemuksen vähenemisen johdosta. Hätäkeskuspäivystäjien valmius merellisen hätäviestin vastaanottamiseen on myös rajallinen, minkä tämä onnettomuus myös osoitti.

Myös muissa onnettomuuksissa on todettu matkapuhelimen rajalliset kyvyt viestiyhteyden aikaansaamisessa, mm. D11/2009M ja D18/2009M. Olisi paikallaan suorittaa erillinen tutkinta merialueilta tulleiden hätäpuheluiden toimivuudesta ja selvittää tulisiko merelliset hätäpuhelut aina automaattisesti välittää MRCC:n käsiteltäväksi.

Hätäkeskusten alueet ovat laajenemassa vielä entisestään. Tilanne voi tästä johtuen jatkossa muodostua yhä vaikeammaksi ja soittajan kannalta vaativammaksi.

Ulkomaalaisen aluksen liikennöinti Suomessa

Ulkomaalaisen varustamon oikeus liikenteen harjoittamiseen Suomessa ei pidä sisältää riittävää perehtymisvaatimusta saaristoliikenteen erityisoloihin. NINAMARIA II:n kokaisen aluksen kuljettaminen saaristossa vaatii kansainvälisen merenkulkupätevyuden lisäksi myös paikallista osaamista.

EU:n alueella operoivien charter- ja vuokraveneyritysten tulee tutkijoiden näkemyksen mukaan noudattaa alueella sovittuja turvallisuusohjeita ja -normeja. Ei voi olla hyväksyttävää, että viemällä yritystoiminta alueen ulkopuolelle, turvallisuuskysymykset voitaisiin jättää vähemmälle huomiolle. Tutkinnassa jäi epäselväksi millä perusteella NINAMARIA II välttyi viranomaisten valvonnalta matkustaja-aluksen turvallisuusvaatimusten noudattamiseksi.

NINAMARIA II:n poistuminen maasta

Onnettomuuden jälkeen NINAMARIA II pääsi säädösten ja viranomaisten estämättä poistumaan maasta. Tämä vaikeutti onnettomuuden tutkintaa. Laissa, asetuksissa ja niiden toimeenpanosta annetuissa määräyksissä ja ohjeissa saattaa olla puutteita, jotka mahdollistavat onnettomuuteen osallisen aluksen poistumisen maasta ilman viranomaisten antamaa lupaa. Vastaavanlaisissa tapauksissa tulisi varmistaa onnettomuustutkinnan ja mahdollisen rikostutkinnan tarpeet ennen kuin aluksen sallitaan poistua maasta.

Veneajokortti

NINAMARIA II:n päälliköllä oli pätevyyskirja, joka oikeuttaa häntä kuljettamaan monin verroin suurempaa ammattiliikenteen moottorialusta kuin NINAMARIA II. Näin ollen hänen muodollinen pätevyytensä ylitti selvästi sen tason, mitä miltään huviveneiden veneajokortilla voitaisiin edellyttää. Onnettomuuden johdosta ei voida perustella pakollisen veneajokortin käyttöön ottoa huviveneillä. Onnettomuus ei ollut seurausta muodollisen pätevyyden puuttumisesta.

Purjeveneen ohjailukyvyistä

Tapaus osoittaa, että varsinkaan myötätuuleen kulkevan purjeveneen on vaikeata muuttaa suuntaansa. Suunnan muuttaminen saattaa edellyttää jalusköysien irrottamista jolloin veneen vauhti myös hiljenee ja ohjattavuus loppuu. Moottorin pitäminen käynnistysvalmiina lisäksi purjeveneen mahdollisuuksia väistää onnettomuuden mukaisessa tilanteessa. Moottorin käynnistäminen ei tässä tilanteessa olisi vaikuttanut alusten väliseen väistämisvelvollisuuteen.

3.3 Arvio tämänkaltaisten onnettomuuksien toistuvuudesta

Se, että kyseessä oli ulkomaalainen alus, ei sulje pois mahdollisuutta, että vastaavanlainen onnettomuus voisi tapahtua myös suomalaisen aluksen kohdalla. Suuret, raskaat moottoriveneet ovat yleistyneet maamme vesillä. Vaikka enin osa niiden kuljettajista osaakin asiansa, tutkijoiden näkemyksen mukaan joukossa on myös sellaisia, joiden asennoituminen vastuulliseen tehtäväänsä on samalla tavalla virheellinen ja kokemus yhtä puutteellinen kuin NINAMARIA II:n päälliköllä. Tästä onnettomuudesta ei voida vetää sellaista johtopäätöstä, että tilanteeseen yksistään ajaututtiin toisen osapuolen ulkomaalaisuudesta johtuen. Kokemus ja osaaminen tulee hankkia pitkän ajan veneilykokemuksella eikä pelkästään veneen omistajaksi ryhtymällä.

Tämä onnettomuus ei tapahtunut sen johdosta, että päälle ajanut vene oli kooltaan suuri. Myös pienessä veneessä voidaan tehdä samankaltaisia virheitä tähystyksen ja väistön suhteen ja törmäysten seuraukset voivat olla vähintään yhtä tuhoisia.

4 SUOSITUKSET

Tutkintalautakunta suosittaa tapauksen johdosta, että:

- 1) *Liikenteen turvallisuusvirastolle annettaisiin Rajavartiolaitoksen kanssa valtuus ja velvoite varmistua kotimaan liikenteen matkustaja-alusten ja vuokra-veneiden hyvästä turvallisuusjohtamisesta ja siitä, miten se on kirjattu laivaisännän ja aluksen turvallisuus- ja pelastussuunnitelmiin.*
- 2) *Liikenteen turvallisuusviraston veneily- ja merenkulkualan tiedotuksessa painotettaisiin tähytyksen ja oikean väistämistavan ja -etäisyyden merkitystä ja sitä, että merellä tapahtuvista onnettomuuksista tulisi yleisen hätänumeron 112 sijasta ensisijaisesti soittaa suoraan meripelastuskeskuksen hälytysnumeroon 0204 1000.*
- 3) *Suomen Veneilyliitto, Suomen Purjehtijaliitto ja Suomen Navigaatioliitto loisivat ohjeen ja koulutusohjelman huviveneiden turvallisuusjärjestelmän toteuttamiseksi ja harjoittelemiseksi ja että veneiden katsastuksessa vaadittaisiin tällaisen järjestelmän olemassaolo sopivaksi katsottavasta kokoluokasta ylöspäin.*
- 4) *Meripelastuksesta vastuussa olevat viranomaiset varmistuisivat onnettomuuden uhrien käytännön selviytymisestä välittömästi onnettomuuden jälkeen sii näkin tapauksessa, että välitöntä vaaraa ei enää ole.*

Helsingissä 7.1.2011

Klaus Salkola

Pertti Siivonen

LÄHDELUETTELO

Seuraavat lähteet on taltioitu Onnettomuustutkintakeskukseen:

1. Hätäilmoituksen nauhoite
2. Meriselityksen käsittelyn nauhoite ja meriselityksen pöytäkirjat
3. Länsi-Suomen merivartioston toimenpideluettelo, no 959.
4. Muistiinpanot ILONAn miehistön kuulemisesta
5. Muistiinpanot silminnäkijöiden kuulemisesta.
6. Rikostutkinta-asiakirjat
7. Valokuvia alusten vaurioista



SAAPUNUT

10-01-2011

5/5m

Lausunto

Päiväys/Datum/Date 04.01.2011

Dnro/Dnr/Ind.No. TRAFI/26999/07.01.00/2010

Viite/Referens/Ref Lausuntopyyntönnö 14.9.2010
koskien tutkintaselostuksen
C3/2009M luonnosta**Onnettomuustutkintakeskus**Martti Heikkilä
Sörnäisten rantatie 33 C
00500 Helsinki**Liikenteen turvallisuusviraston lausunto tutkintaselostuksen C3/2009M luonnokseen. M/Y Ninamaria II ja S/Y Ilona yhteentörmäys Vänön pohjoispuolella 27.6.2009**

Liikenteen turvallisuusvirasto on tutustunut lähettämääne tutkintaselostuksen luonnokseen ja haluaa kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto.

Liikenteen turvallisuusviraston Sääntely- ja Valvontatoimiala lausuu tutkintaselostuksen luonnoksessa esitetyistä turvallisuusosituksista seuraavaa:

Suositus 1)

Liikenteen turvallisuusviraston valtuutus ja velvoite varmistua kotimaan liikenteen matkustaja-alusten ja vuokraveneiden turvallisuusjohtamisjärjestelmästä määritellään suoraan Euroopan parlamentin ja neuvoston Asetuksessa no 336/2006 ja sen edellyttämät kansallista täytäntöönpanoa koskevat säännökset Laissa laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta (1687/2009). Näissä kummassakaan säädöksessä ei ole annettu Liikenteen turvallisuusvirastolle valtuutta antaa tarkempia määräyksiä alusten turvallisuusjohtamisesta tai turvallisuusjohtamisjärjestelmästä. Laissa aluksen teknisestä turvallisuudesta (1686/2009), eli ns. Alusturvallisuuslaissa on annettu Liikenteen turvallisuusvirastolle valtuutus antaa tarkempia määräyksiä aluksen teknisestä turvallisuudesta, mutta ei kuitenkaan aluksen turvallisuusjohtamisesta tai turvallisuusjohtamisjärjestelmästä. Näin ollen turvallisuusselvityksen turvallisuusosuuden toteuttamiseen ei liikenteen turvallisuusvirastolla ole lain suomaa valtuutta.

Suositus 2)

Liikenteen turvallisuusviraston veneily- ja merenkulkualan tiedotuksessa painotetaan aina turvallisen veneilyn ja merenkulun merkitystä kaikki osatekijät huomioiden.

Liikenteen turvallisuusvirasto toteaa lisäksi, että mahdollisista toimenpiteistä koskien turvallisuusosituksia päätetään erikseen.

Ove Hagerlund
Valvontaosaston johtaja

Sanja Sonninen
Meriturvallisuusosaston johtaja

Liikenteen turvallisuusvirasto • Trafiksäkerhetsverket • Finnish Transport Safety AgencyPL/PB/P.O. Box 320, 00101 Helsinki, Finland
Puh./Tfn/Tel. +358 (0)20 618 500, fax +358 (0)20 618 5095 • www.trafi.fiY-tunnus/FO-nummer/
Business ID 1031715-9



Rajavartiolaitos
Gränsbevakningsväsendet
The Finnish Border Guard
Raja- ja merlosasto
Helsinki

LAUSUNTO

1699/03/2010

18 .10.2010

1 (2)

Onnettomuustutkintakeskus

Lausuntopyyntö Onnettomuustutkintakeskus/406/5M, 14.9.2010

**M/Y NINAMARIA II JA S/Y ILONA, YHTEENTÖRMÄYS VÄNÖN POHJOISPUOLELLA
27.6.2009**

Rajavartiolaitoksen esikunta on tutustunut Vänön pohjoispuolella 27.6.2009 sattuneen M/Y Ninamaria II ja S/Y Ilona, yhteentörmäyksen tutkintaselostukseen C3/2009 (luonnos).

Lopullisessa raportissa toivoisimme huomioitavaksi seuraavat asiat:

Yleiset havainnot:

MV:n helikopteri" tulisi korvata "Rajavartiolaitoksen meripelastushelikopteri" (esim. kohta 1.3.2). Tällä hetkellä raportissa käytetään sekä Rajavartiolaitoksen että MV:n termejä. Sen sijaan vartiolaivan ja partioveneiden osalta voidaan käyttää joko "Rajavartiolaitoksen" tai "merivartioston" termejä (esim. kohta 1.3.4).

Yksityiskohtaisia havaintoja:

Kohta 1.3.2 Pelastustoimien käynnistyminen, viimeinen kappale (s. 13):

- "MV:n helikopteri" tulisi korvata "Rajavartiolaitoksen meripelastushelikopteri"
- "MV:n vene", tulisi korvata ensisijaisesti "Rajavartiolaitoksen partiovene" tai toissijaisesti "merivartioston partiovene"
- Lisäksi helikopterin poistumisen yhteydessä olisi toivottavaa lisätä esimerkiksi "... meripelastushelikopteri poistui pakalta, kun havaittiin, ettei välitöntä avuntarvetta enää ole." (vrt. s. 8)

Kohta 3.2. Muuta esille tullutta, Hälytysilmoituksen toimivuus saaristossa, ensimmäinen kappale (s. 38):

- Kyseinen kappale sisältää virheellisen väittämän sekä virheellistä terminologiaa.
 - o "Hälytyskeskus"-termit tulee muuttaa "häätäkeskus"-termeiksi (virheellinen termi esiintyy myös ko. kohdan kolmannessa kappaleessa).
 - o Lisäksi väittäjä hätäpuhelun viiveeseen ei pidä paikkaansa. Mikäli soitetaan yleiseen hätänumeroon (112) väittäjä pitää paikkansa, mutta soitettaessa meripelastuksen hälytysnumeroon (02041000), puhelu yhdistyy suoraan meripelastuksen johtokeskukseen, jolloin ao. viiveitä ei synny.

Sisäasiainministeriö
Rajavartiolaitoksen esikunta
PL 3 (Korkeavuorenkatu 21), 00131 HELSINKI
Puhelin 071 872 1000, Faksi 071 872 1009
www.raja.fi

Inrikesministeriet
Staben för gränsbevakningsväsendet
PB 3 (Högbergsgatan 21), 00131 HELSINGFORS
Telefon 071 872 1000, Fax 071 872 1009
www.raja.fi

Ministry of the Interior
Headquarters of the Finnish Border Guard
PO Box 3 (Korkeavuorenkatu 21), FI-00131 HELSINKI
Phone +358 (0)71 872 1000, Fax +358 (0)71 872 1009
www.raja.fi

Kohta suositukset (s. 41)

- Kohtaan yksi toivottaisiin lisättävän "Liikenteen turvallisuusvirastolle annettaisiin yhdessä Rajavartiolaitoksen kanssa valtuus ..."
- Kohtaan kolme liittyen käsityksemme mukaan Veneilyliitto ja Suomen purjehtija-liitto ovat jo sopineet yhdistymisestä ja varsinainen yhdistyminen tapahtuu 1.1.2011. Lisäksi kyseiseen kohtaan tulisi lisätä "... loisivat yhdessä Rajavartiolaitoksen ja Liikenteen turvallisuusviraston kanssa ohjeen ja ..."
- Kohdan 4 velvoite kuuluu jo nykyisellään sosiaali- ja terveystieteiden velvoitteisiin (meripelastuslaki 4§, kohta 7).

Muilta osin Rajavartiolaitoksella ei ole huomautettavaa tutkintaselosteluonnokseen.

Osastopäällikön sij.
Eversti


Arto Niemenkari

meripelastusasiantuntija
Komentajakapteeni


Petteri Leppänen

SAAPUNUT

Onnettomuustutkintakeskus
Sörnäisten rantatie 33 C
00550 Helsinki

14 -10- 2010
467/5M

4.10.2010

Lausunto tutkintaselostuksen luonnoksesta 14.9.2010 C3/2009 M

Suomen Navigaatioliitto ry on tutustunut tutkintaselostuksen luonnokseen (14.9.2010 C3/2009M) joka koskee m/y Ninamaria II:n ja s/y Ilonan yhteentörmäystä Vänön pohjoispuolella 27.6.2009, ja lausuu asiasta seuraavaa:


M/y Ninamaria II:n ja s/y Ilonan yhteentörmäystä koskevasta tutkintaselostuksesta käy ilmi, että Ninamaria II:n rekisteröinti oli umpeutunut 31.12.2008 eli Ninamaria II:lla ei ollut vuonna 2009 voimassaolevaa rekisteröintiä. Tutkintaselostuksesta käy ilmi, että Ninamaria II:n asiakirjassa ”ulkomaanliikenne (Foreign Going) oli rekisteritodistuksessa viivattu yli.” Tämä tarkoittaa, että Ninamaria II sai liikennöidä vain Yhdistyneiden Arabiemiraattien rannikolla. Tutkintaselostuksesta ei käy ilmi se, oliko Ninamaria II katsastettu kyseiselle matkalle ja päällikön ilmoittamalle matkustaja määrälle. Tutkintaselostuksesta käy ilmi, että Ninamaria II harjoitti kaupallista matkustajaliikennettä ja Yhdistyneitten Arabiemiraattien merenkulkuviranomaisen antaman todistuksen (voimassa 31.12.2008 asti) mukaan aluksella tuli olla 2 hengen laivaväki ja enintään 17 matkustajaa.


Koska hallinto on vahvistanut matkustajamääräksi enemmän kuin 12 matkustajaa, on Ninamaria II kansainvälisen liikenteen matkustaja-alus. Tällöin Ninamaria II:a koskevat kaikki kansainvälistä matkustaja-alusta koskevat kansalliset ja kansainväliset säädökset. Koska aluksella ei ollut voimassaolevaa katsastusta, niin katsastamattomana aluksena se olisi pitänyt pysäyttää.

Tutkintaselostuksesta ei käy ilmi se, mikä oli eri viranomaisten rooli ja selvitykset onnettomuuden tapahduttua. Ninamaria II:han oli tutkintaselostuksen mukaan Suomessa vielä viikon ajan. Viranomaisten osallistumisella asian selvittämiseen olisi ollut mahdollista asettaa Ninamaria II:n päällikkö vastuuseen mahdollisessa rikostutkinnassa ilmenneistä seikoista.

Tutkintaselostuksen suositukseen tulisi lisätä kohta, jossa veloitettaisiin eri viranomaistahoja (rajavartiolaitos, merenkulkuviranomainen ja poliisi) ryhtymään vastaavissa tapauksissa tarpeellisiin toimiin, jotta vahinkoa kärsineen osapuolen oikeudet tulisivat otettua huomioon. Lisäksi tulisi estää vahinkoa aiheuttaneen osapuolen poistuminen maasta ja saattaa vastuuseen toiminnastaan.

Mikäli viranomaisilla ei nykyisten säädösten mukaan ole valtuuksia pysäyttää tällaisen onnettomuuden aiheuttanutta alusta ja estää aluksen ja päällikön poistuminen maasta, niin tällaisten tilanteiden varalta tulee laatia lainsäädäntö.


Reijo Gustafsson
tutkintolautakunnan puheenjohtaja


Carina Kervinen
toiminnanjohtaja