



Tutkintaselostus

C 4/1999 M

WHITE ROSE, karilleajo Heinolan läheisyydessä 12.8.1999

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

Vuokravene WHITE ROSE, jonka kotipaikka on Lahti, ajoi karille 12.8.1999 pian kello 18 jälkeen Heinolassa Ruotsalaisen selällä noin meripeninkulman päässä Tähtihovin sillasta luoteeseen. WHITE ROSEssa oli kuljettaja ja 16 matkustajaa. Kari, jolle WHITE ROSE ajoi, tunnetaan nimellä Teitinkari.

Karilleajon yhteydessä yksi takakannella istunut matkustaja putosi kaiteen yli veteen ja joutui sukelluksiin. Hän ui vielä pois päin veneestä, koska pelkäsi sen kaatuvan päälleen. Sitten hän ui veneen peräosaan ja nousi muiden matkustajien avustamana vesirajassa olleen kävelysillan kautta takaisin veneeseen. Hän sai mustelmia kaikkialle kehoonsa. Myös eräät muut matkustajat saivat mustelmia.

Karilleajon jälkeen WHITE ROSE kallistui vasemmalle. Kuljettaja soitti puhelimella poliisiin hätänumeroon. Poliisi hälytti Heinolan palokunnan. Poliisille soitettuaan kuljettaja ampui punaisen hätäraketin.

Pian hätäraketin ampumisen jälkeen läheisyydessä ollut kalastajien vene tuli paikalle ja vei maihin kolme WHITE ROSEN matkustajaa, heidän joukossaan järveen pudonnut. Palokunnan ensimmäinen vene saapui paikalle kello 18.11 ja toinen kello 18.12. Paikalle tuli myös järvipelastusseuran pelastusalus JYRÄNKÖ sekä useita yksityisiä veneitä.

WHITE ROSE irrotettiin karilta ja hinattiin palokunnan veneellä palokunnan laituriin, mistä se siirtyi omin konein omaan laituriinsa. Veneeseen ei tullut vuotoja. Kölistä lähti maalia noin 2 metrin matkalta ja syvimmät urat olivat noin 5 mm syvät.



SUMMARY

WHITE ROSE, GROUNDING NEARBY HEINOLA ON AUGUST 12, 1999

The charter boat WHITE ROSE with Lahti as its port of registry, grounded on August 12, 1999 shortly after 18.00 hours nearby Heinola on Ruotsalainen open lake about one sea mile north-east of Tähtihovi bridge. In addition to her skipper, WHITE ROSE had sixteen passengers aboard. The rock on which ms WHITE ROSE grounded is called Teitinkari.

In the grounding, one passenger who was sitting on the afterdeck slipped over the railing and plunged into the water. He first started to swim away from the vessel fearing that it might turn over and hit him. Then he swam to the stern of the vessel, and with the help of other passengers, reached the footbridge on the water level and managed to board the vessel. His body was covered with bruises. Some other passengers also got bruises.

Having grounded, WHITE ROSE got a port list. The skipper called the emergency telephone number of the police. The police called the Heinola fire brigade. Having called the police, the skipper fired a red emergency rocket.

Soon after the firing of the rocket, a fishing boat in the vicinity arrived at the scene of the incident and took three WHITE ROSE passengers along with it ashore. One of the three was the person having slipped over the railing into the water. The first boat of the fire brigade arrived at the scene of the incident at 18.11 hours and the second at 18.12 hours. Also the rescue boat JYRÄNKÖ of the local Lake Guard, as well as a number of private boats arrived at the scene of the incident.

WHITE ROSE was refloated and towed by the boat of the fire brigade to the pier of the fire brigade. She was sailed later to her own pier. The vessel had no leaks. Only paint had scraped off the keel on a surface length of about 2 meters, and the deepest grooves generated by the grounding measured about 5 mm.



SISÄLLYSLUETTELO

TIIVISTELMÄ.....	I
SUMMARY.....	II
ALKULAUSE.....	1
1 ONNETTOMUUS.....	2
1.1 Alus.....	2
1.1.1 Yleistiedot.....	2
1.1.2 Aluksen asiakirjat.....	2
1.2 Onnettomuus.....	3
1.2.1 Onnettomuusmatka.....	3
1.2.2 Karilleajo.....	4
1.3 Pelastustoimet.....	4
1.3.1 Hätät ilmoitus.....	4
1.3.2 Hälytykset.....	5
1.3.3 Pelastusyksiköiden toiminta.....	5
1.4 Vahingot.....	5
1.4.1 Henkilövahingot.....	5
1.4.2 Esinevahingot.....	5
2 ANALYYSI.....	7
2.1 Aluksen navigointivarustus.....	7
2.2 Navigointi.....	7
2.3 Väylät ja onnettomuuspaikka.....	8
3 JOHTOPÄÄTÖKSET.....	13
4 SUOSITUKSET.....	15

LÄHDELUETTELO



Kuva 1. WHITE ROSE karilla, edessä meripelastusalus.

ALKULAUSE

Onnettomuustutkintakeskus määräsi päätöksellään 27.8.1999, että onnettomuudesta toimitetaan virkamiestutkinta. Tutkijoiksi määrättiin johtaja Kari **Lehtola** ja erikoistutkija, merikapteeni Risto **Repo**. Tutkijat ovat kuulleet asiantuntijana merikapteeni Kari **Larjoa**.

WHITE ROSE:n päällikkö antoi 20.8.1999 meriselityksen Kotkan merioikeudelle. Tutkija **Repo** seurasi meriselityksen antamista.

Heinolan kihlakunnan poliisilaitos toimitti onnettomuuden johdosta esitutkinnan ja lisäksi syyttäjän pyynnöstä lisätutkinnan. Tutkinnanjohtajana toimi rikoskomisario Reijo **Federley** ja tutkijana ylikonstaapeli Kurt-Axel **Fagerlund**.

Kotkan kihlakunnan johtava kihlakunnansyyttäjä Christian **Lundqvist** teki asiassa 20.6.2001 syyttämättäjättämispäätöksen. Hän totesi, että oikeudenkäyntiä ja rangaistusta on pidettävä tarkoituksettomina ottaen huomioon, että veneen omistaja-päällikkö on tapauksen johdosta lopettanut noin viisi vuotta kestäneen yritystoimintansa ja myynyt aluksensa. Hän on pyrkinyt huolehtimaan vahingonkorvauksista vahinkoa kärsineille. Veneen matkustajilla ei ole ollut rangaistusvaatimuksia päällikköä kohtaan. Tärkeä yleinen tai yksityinen etu ei vaadi syytteen nostamista.



1 ONNETTOMUUS

1.1 Alus

1.1.1 Yleistiedot

Nimi:	WHITE ROSE
Kotipaikka:	Lahti
Laji:	vuokravene
Rakennusvuosi:	1984/1993
Pituus:	12,5 m
Leveys:	3,85 m
Syväys:	1,30 m
Kuollut paino:	10
Koneteho:	98 kW

1.1.2 Aluksen asiakirjat

WHITE ROSElla oli onnettomuushetkellä voimassa oleva, 12.5.1998 annettu vuokraveneen merikelpoisuudenkatsastustodistus. Katsastuksessa oli annettu määräys hankkia ja asentaa henkilömäärää vastaava kellumaväline.

WHITE ROSElle tehtiin onnettomuuden jälkeen 17.8.1999 uusi merikelpoisuudenkatsastus. Siinä uudistettiin vaatimus kellumavälineen hankkimisesta ja annettiin myös määräys eräiden vähäisten puutteellisuuksien korjaamisesta. Puutteet oli korjattava 17.9.1999 mennessä.

WHITE ROSEn päälliköllä oli Järvi-Suomen merenkulkupiiriin 29.4.1996 myöntämät todistukset vuokraveneiden kuljettamiseksi ja koneenhoitamiseksi.

Merenkululaitoksen merenkulkuosasto oli antanut 26.5.1998 päätöksen WHITE ROSEn matkustajamäärän vahvistamisesta. Sen mukaan matkustajamääräksi vahvistettiin tilapäiskäytössä 18. Merikelpoisuudenkatsastustodistuksen mukaan matkustajamäärä oli 12.

Matkustajamäärän vahvistamispäätökseen sisältyi eräitä ehtoja. Niiden mukaan aluksella tuli olla kellumavälineet ja sellaiset oli hankittava 20 henkilölle. Aluksen päällikkönä piti olla sen omistaja, joka toimi tehtävässä myös onnettomuusmatkalla taikka kuljettajankirja II:n omaava henkilö. Lisäksi omistajan piti hankkia kuljettajankirja II seuraavaan purjehduskauteen mennessä. Aluksella oli oltava myös kansimies.

Päätökseen on myöhemmin tehty merkintä, että 28.4.1999 käydyn puhelinkeskusteluun viitaten merenkulkuhallitus on suostunut siihen, että aluksen omistaja saa toimia päällikkönä myös purjehduskauden 1999.

1.2 Onnettomuus

1.2.1 Onnettomuusmatka

WHITE ROSE teki risteilyjä asiakkainaan olleille yrityksille. Risteilyn, jonka aikana karilleajo sattui, oli tilannut Heinolassa oleva Reumasäätien sairaala. Sairaalan vapaa-ajan ohjaaja oli järjestänyt risteilyn ja sopinut WHITE ROSEn omistaja-kuljettajan kanssa veneen varaamisesta.

Matkalle lähti 15 potilasta ja vapaa-ajan ohjaaja. Potilaista 14 oli sairaalan kuntoutuskeskuksesta ja yksi varsinaiselta sairaalaosastolta. Suurin osa matkustajista meni sisätiloihin, vain neljä jäi ulos avoimelle peräkannelle puutarhatuoleihin.

WHITE ROSEn miehistön tällä matkalla muodosti päällikkö yksin. Kansimiestä ei ollut mukana. Päällikkö on esitutkinnassa viitannut siihen, että eräs veneilyyn perehtynyt matkustaja teki tosiasiallisesti kansimiehelle kuuluvia tehtäviä.

Risteily alkoi Heinolasta Kasinon rannasta kello 17.55. Tarkoituksena oli ajaa vastavirtaan Tähtihovin sillan alitse Ruotsalaisen selälle noin tunti. Tämän jälkeen oli tarkoitus poiketa jossakin saarella makkaran paistossa ja palata sitten kaupunkiin. Kaikkiaan risteilyn piti kestää 3,5 tuntia.

Reitin valinta sekä rantautumissaaren valinta oli jätetty kuljettajalle. Kuljettaja on kertonut meriselityksessä, että hän oli laatinut ennen matkaa reittisuunnitelman. Kartalle piirrettyä reittisuunnitelmaa hänellä ei ollut, vaan se oli hänellä päässänsä. Hän käytti pienalusliikenteen normaalisti käyttämää reittiä, joka ei kulje merkittäviä laivareittejä.

Retken järjestänyt Reumasäätien sairaalan vapaa-ajan ohjaaja on kertonut, että vene kulki Heinäsaaren ja Jalavasaaren ohi keskivirran puolella, mutta Tähtiniemen sillan jälkeen se kääntyi oikealle lähemmäksi rantaa.

Päällikkö on kertonut, että hän ajaa venettä näillä vesillä maamerkkien mukaan. Tähtiniemen sillan alituksen jälkeen hän oli ajanut maamerkkisuuntaa, jota hän on aikaisemmin ajanut noin 200 kertaa. Hän käyttää etumerkinä edessä kukkulalla olevaa erittäin suurta koivua ja takamerkinä Tähtiniemen sillan kannatinpylvästä. Hänen mukaansa samaa reittiä on aikaisemmin ajanut Heinolan vesillä matkustajaliikennettä harjoittanut ms LEILA.

Päällikkö havaitsi 2 - 3 minuuttia ennen onnettomuutta ilman olevan utuinen. Hän syytti ajovalot ja pani tutkan päälle. Kaikuluoti mittasi melkein suoraan alas, mutta se mittaa myös jonkin verran, ehkä 10 metriä eteenpäin aluksen keulasta. Päällikkö on kertonut, että kaikuluoti oli päällä, mutta se ei antanut minkäänlaista varoitusta ennen karilleajoa. Toisaalta eräs matkustaja kertoo kiinnittäneensä huomiota siihen, ettei kaikuluotia pantu päälle matkan alkaessa eikä se ilmeisesti ollut päällä liioin karilleajohetkellä.

1.2.2 Karilleajo

WHITE ROSE ajoi karille kello noin kello 18.10. Aluksen nopeus oli noin 8 solmua. Keula osui Kariniemen itäpuolella noin 50 metriä rannasta olevaan ns. Teitinkiveen. Kiven tarkka paikka on 61° 13,280' N; 26° 00,468' E.

Päällikkö on kertonut, että kaikuluoti ei antanut minkäänlaista varoitusta ennen karilleajoa. Sen pitäisi hälyttää, kun alus tulee 2,5 metrin syvyyseen veteen. Koko matkan ajan se oli näyttänyt noin 4 metrin syvyyttä.

Teitinkiven reunat ovat pystysuorat. Kun vene oli karilla, syvyydeksi veneen ulkolaidalla mitattiin yli 4 metriä. Päällikkö on todennut, että jos vene olisi ollut noin 30 cm enemmän vasemmalla, se ei olisi osunut kiveen. Jos se taas olisi ollut 1,5 m enemmän oikealla, kaikuluoti olisi ehtinyt varottaa kivistä.

Veneen köli osui kiveen. Sen keula nousi ylöspäin ja vene kallistui vasempaan. Ihmiset lensivät päin toisiaan ja kalusteita sekä sisätiloissa että ulkona peräkannella.

Yksi yläkannella tuolissa istunut matkustaja lensi törmäyksen voimasta pää edellä kaikeen yli veteen veneen vasemmalle puolelle. Hän painui lähelle pohjaa, mutta lähti sitten sukeltamaan pintaan. Jo sukelluksissa hän pyrki pois päin veneestä ja jatkoi pintaan päästyään samaan suuntaan, koska pelkäsi veneen kaatuvan. Sitten hän ui veneen peräosaan, missä oli lähellä vesirajaa kävelysilta. Muiden matkustajien avustamana hän nousi veneeseen. Hän näki vedessä ollessaan perässä olevan pelastusrenkaan, ja pyysi heittämään sen itselleen, mutta sitä ei pystytty tekemään, koska rengas oli veneen kallistumasta johtuen yläkannella olleiden näkymättömissä.

Sisätiloissa syntyi kaaos. Päällikkö ei useiden matkustajien kertomuksen mukaan kyennyt neuvomaan pelastusliivien paikkaa, vaan matkustajat joutuivat oma-aloitteisesti etsimään ne esiin.

Veneen moottori jäi karilleajon jälkeen käyntiin, mutta päällikkö sammutti sen erään matkustajan kehotuksesta. Tämä pelkäsi veteen pudonneen ajautuvan potkuriin.

1.3 Pelastustoimet

1.3.1 Hätäilmoitus

Päällikkö yritti ensin antaa hätäilmoituksen VHF -radiopuhelimella, mutta se ei onnistunut. Tämän jälkeen hän soitti matkapuhelimella poliisin hälytysnumeroon. Lahden poliisilaitos ilmoitti asiasta edelleen Heinolan palolaitokselle. Päällikkö ampui myös hätäraketin.

Lisäksi yksi matkustaja hälytti matkapuhelimellaan apua.

Heinolan palolaitos sai hätäilmoituksen kello 18.07.14.

1.3.2 Hälytykset

Heinolan palolaitos hälytti kello 18.08.12 seuraavat yksiköt:

Tunnus	Laji	Henkilömäärä	Perillä
HS 11	Sammutusauto (kuului Vierumäen tehdaspa- lokunnalle)		
H 151	Pelastussukellusyksikön auto	2	18.33.00
HV 1	Pelastuslaitoksen vene	4	18.11.00
H 191	Sairasauto	2	18.29.38
HV 4	Pelastuslaitoksen vene	4	18.12.00
H 3	Johtoauto	1	18.23.48

Onnettomuuspaikan läheisyydessä oli kalastajien vene, joka tuli paikalle jo ennen palo-
kunnan yksiköitä.

Heinolan Järvipelastusseuran pelastusala JYRÄNKÖ hälytettiin kello 18.11.

1.3.3 Pelastusyksiköiden toiminta

Ensimmäisenä paikalle saapunut, läheisyydessä kalastamassa ollut vene vei kolme
matkustajaa rantaan, heidän joukossaan veteen pudonnut matkustaja. Rantaan tulee
sairaankuljetusauton henkilöstö tarkisti, oliko heillä hoidon tarvetta.

Muut matkustajat vietiin maihin palolaitoksen veneillä.

Matkustajille järjestettiin seuraavana päivänä Reumasairaalassa debriefing -istunto.

Pelastusala JYRÄNKÖ ja hinaaja AGA irrottivat WHITE ROSEn ja hinasivat sen palo-
laitoksen laituriin. Kun alus ei mahtunut siihen, se siirrettiin omalla koneellaan omaan
laituriinsa.

Sukeltaja oli jo onnettomuuspaikalla tutkinut aluksen vauriot ja todennut, ettei siinä ollut
vuotoja. Tarkempi vauriotarkastus tehtiin seuraavana päivänä.

1.4 Vahingot

1.4.1 Henkilövahingot

WHITE ROSEn matkustajista 10 sai pienempiä vammoja, lähinnä muutaman päivän jat-
kuneita kipuja taikka mustelmia. Muutamat ovat lisäksi kärsineet onnettomuuden jälkeen
unettomuudesta ja vesille menemisen pelosta.

1.4.2 Esinevahingot

Onnettomuuden jälkeen toimitetuissa sukellustarkastuksissa todettiin, että WHITE RO-
SEn ulkonevasta kölistä irtosi musta pintaväri noin kahden metrin matkalta. Itse pohja ei
vahingoittunut. Lisäksi pelastustoimien yhteydessä veneen kylkiin tuli maalivaurioita ja
yksi poikkipuu taipui.



2 ANALYYSI

2.1 Aluksen navigointivarustus

WHITE ROSElla oli vuokraveneiltä vaadittava navigointivarustus, eli kompassi ja merikartta. Elektronisia navigointilaitteita ei vaadita.

Ilmoitukseen merionnettomuudesta päällikkö oli merkinnyt, että onnettomuudessa käytettiin tutkaa, kompassia, kaikuluotia ja GPS -satelliitinavigointilaitetta. Todistajien lausunnot eivät tue sitä, että näitä olisi käytetty. GPS vaatii ohjelmoidut reittipisteet eli reittisuunnitelman, mutta niitä ei ollut liitetty meriselitykseen.

Vaatimusten mukaan navigoinnin oli perustuttava optisiin havaintoihin, koska kartta ja kompassi vaadittiin. Tämän perusteella aluksella olisi pitänyt olla näihin perustuva reittisuunnitelma. Sitä ei esitetty meriselityksessä.

2.2 Navigointi

Navigoinnin analyysi perustuu meriselitykseen, matkustajien kertomuksiin ja poliisin suorittamiin kuulusteluihin.

Seitsemän matkustajaa kertoi, että tullessaan hakemaan matkustajia päällikkö ei kiinnittänyt venettä laituriin. Matkustajat joutuivat tekemään sen itse. Viisi matkustajaa todisti päällikön olleen sekavan oloinen ennen lähtöä ja kolmen matkustajan mukaan päällikkö ei pystynyt kertomaan, mistä hän aikoo ajaa.

Aluksella oli uusi merikartta, mutta päällikön mukaan sitä ei otettu esiin, koska aurinko olisi vahingoittanut sitä. Vanha vuoden 1986 merikartta oli matkustajien nähtävänä. Kari, jolle WHITE ROSE ajoi oli merkitty merikarttaan. Merkki oli pieni, mutta se näkyi jos karttaa tutki huolellisesti.

Kymmenen henkeä eli valtaosa matkustajista todisti, että WHITE ROSE ajoi lähdön jälkeen vaarallisen läheltä maantiesillan tukipilaria. Neljä matkustajaa väitti, että päällikkö koukkasi lähelle rantaa siltapilarin ohituksen jälkeen.

Päällikön tarkoitus oli ajaa muistinvaraisesti, koska hän ei ottanut karttaa esiin. Päällikkö kertoi osaavansa reitin ulkoa. Merenkuluviranomaiset ovat kiinnittäneet huomiota vanhoilliseen tapaan pyrkiä muistamaan kartta ja reitti ulkoa. Viranomaiset vaativat reittisuunnitelman, jota voi käyttää muistin ja päätöksenteon tukena. Mikäli reitin suunnittelee lyijykynällä kartalle ei viivaa voi piirtää epähuomioissa karin yli.

Yksi matkustaja havaitsi, että kaikuluoti ei ollut päällä, mutta päällikkö väitti sen olleen käytössä. Kaikuluoti mittaa syvyyttä suoraan alas, mutta päällikkö päätteli sen näyttävän myös vinosti eteen. Päällikkö sanoi kaikuluodin näyttäneen 4 - 7 metriä. Puhelinkeskustelussa päällikkö sanoi kaikuluodin näyttäneen koko ajan yli 4 metrin syvyytlukemia. Kartalla kiven ympärillä oli vettä 3 metriä. Kaikuluodin lukema osoitti, että alus ei ollut

turvallisella vesialueella, koska se oli karttaan piirretyn 5 metrin syvyyskäyrän sisäpuolella. Vaara oli ilmeinen, koska alus oli kartan keltaisella alueella. Mikäli karttaa ja kulkuluotia olisi verrattu keskenään, aluksen väärä ajosuunta olisi käynyt ilmi. Ohjailussa ei pyritty pitämään alusta viiden metrin syvyyskäyrän ulkopuolella.

Päällikkö kertoi meriselityksessä ajaneensa aiemmin käyttämiensä maamerkkien mukaan ohjaamalla kohti kukkulalla olevaa isoa puuta ja pitämällä Tähtihovin sillan kannatinpylväs suoraan takana. Varsinaista linjaa ei ollut edessä eikä takana joten ajo oli epätarkkaa. Päällikön suunnitelmaan ei kuulunut kompassisuunnan määrittämistä. Poliisin ottamissa valokuviissa maiseman silhuetissa ei näy isoa puuta.

Kaksi tai kolme minuuttia ennen onnettomuutta ilma muuttui utuiseksi ja päällikkö käynnisti tutkan. Se oli liian myöhäistä, sillä päällikkö ei ehtinyt mitata etäisyyttä rantaan todetakseen että alus oli liian lähellä. Tutkanavigointi vaatii reittisuunnitelman, johon turvalliset sivuutusetäisyydet on merkitty valmiiksi. Sitä ei ollut.

Päällikkö sanoi ajaneensa kyseistä reittiä 200 kertaa. Tämän mukaan WHITE ROSE olisi mennyt joka kerta läheltä kiveä. Se tuntuu epätodennäköiseltä, sillä ajamalla tällä tavoin onnettomuus olisi tapahtunut jo aiemmin. On ilmeistä, että tällä kertaa ajoreitti meni hieman lähempää rantaa kuin normaalisti.

Poliisin suorittamassa kuulustelussa päällikkö esitti että, viranomaisten olisi pitänyt merkitä kivi merimerkillä, koska se oli kaikkien tiedossa. Kaukana virallisilta väyliltä olevia vaarallisia kiviä ei yleensä merkitä. Jos alus poikkeaa viralliselta väylältä, on entistä suurempi syy laatia reittisuunnitelma, jota tehtäessä käydään huolellisesti läpi merikartassa esiintyvät kivet. Merimerkkiä ei ole velvollisuutta asettaa sinne, missä ei ole virallisia väyliä.

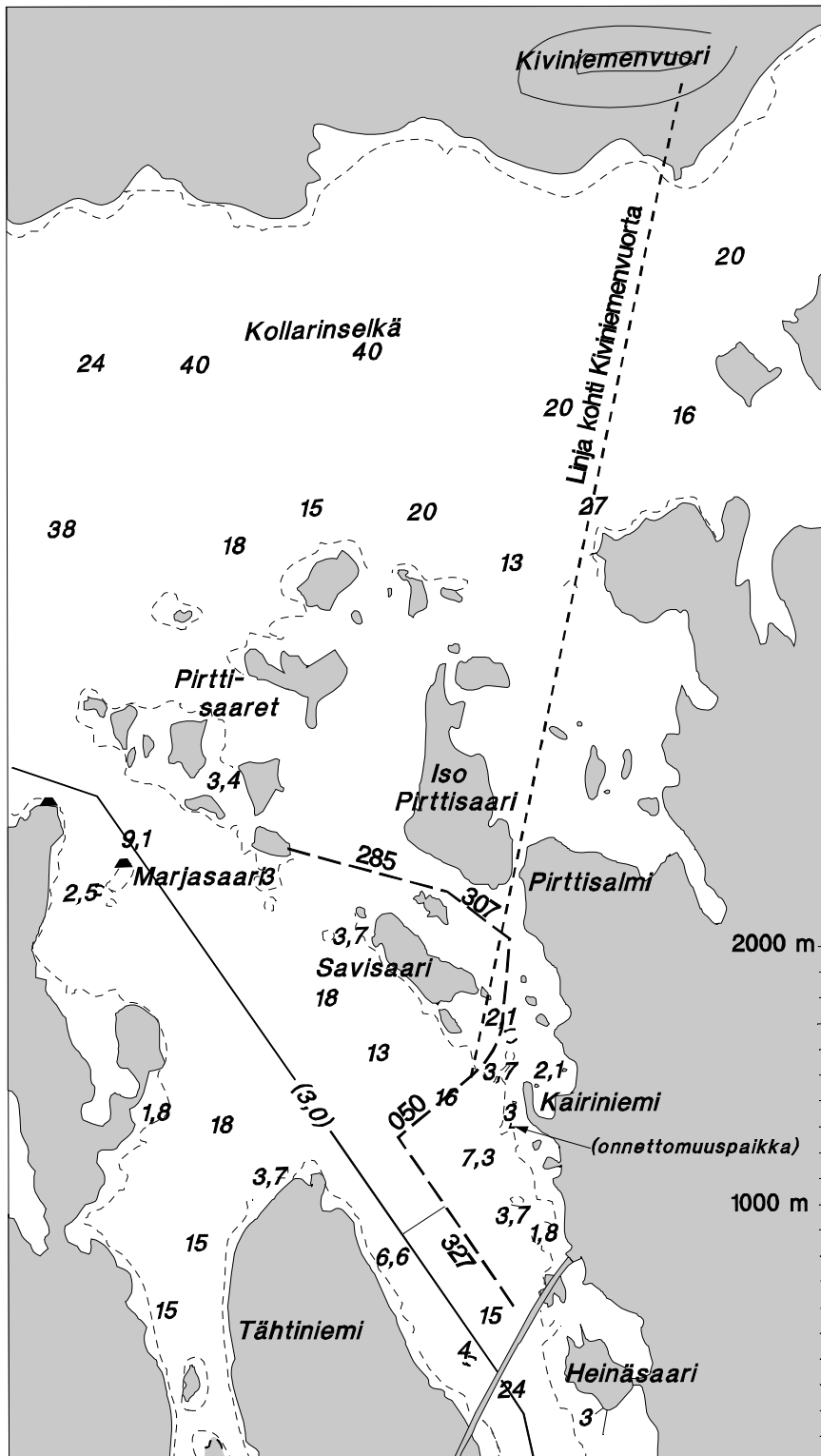
2.3 Väylät ja onnettomuuspaikka

Epävirallinen väylä jota WHITE ROSE aikoi ajaa, on kuvattu kahden Heinolan vesillä toimineen laivurin selvityksessä. Poliisin karttapiirroksin selventämä valokuvaliite antaa selkeän kuvan WHITE ROSEN kulkemasta reitistä.

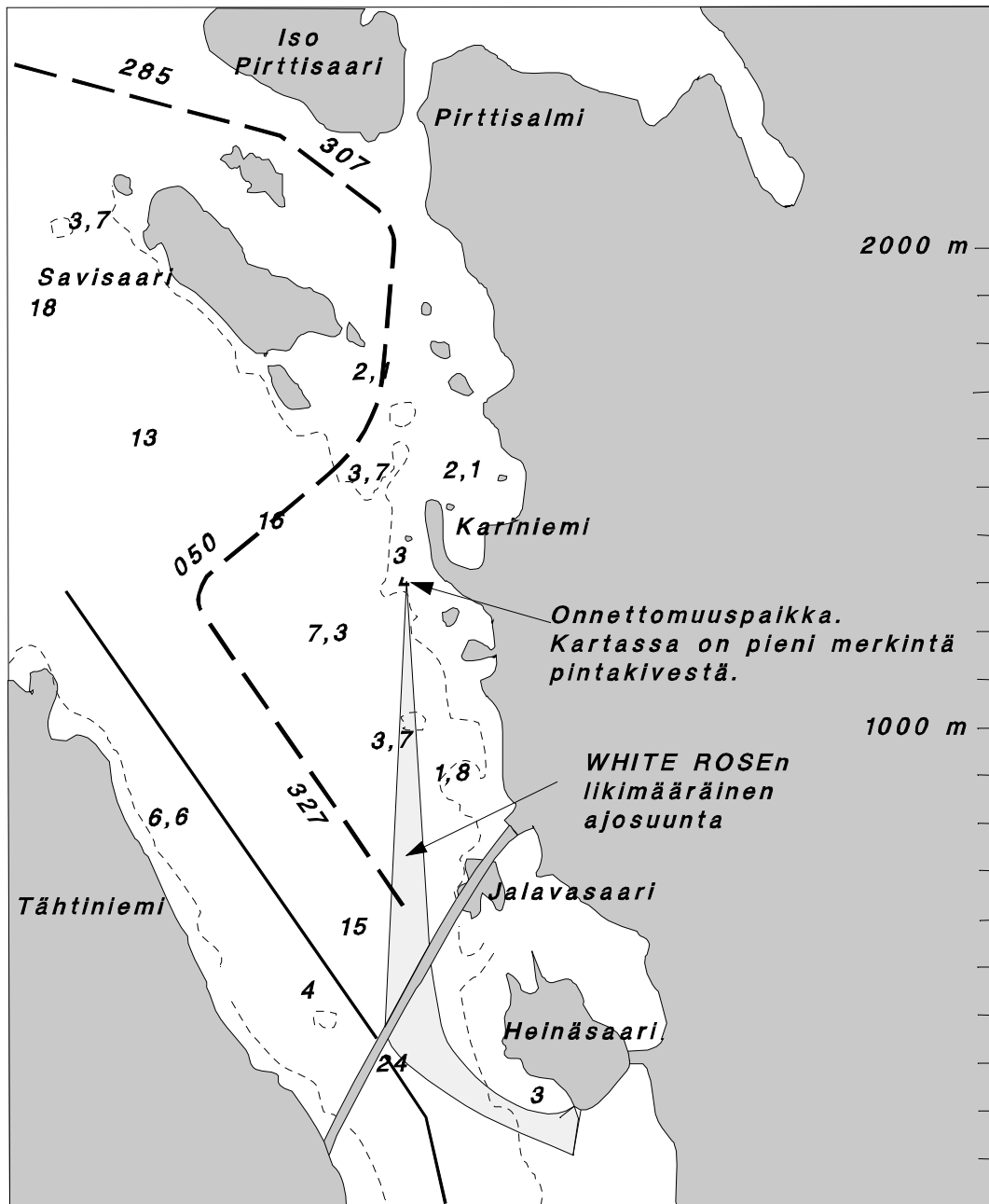
Taulukko 1. Heinolalaisen laivurin kuvaus eli reittisuunnitelma samasta salmesta, josta WHITE ROSE aikoi ajaa.

Käännöspiste	Tosi-suunta	Seloste
Tähtiniemi	327°	Ajetaan 100 - 200 metriä virallisen väylän itäpuolella samaan suuntaan kuin virallinen väylä. Tähtiniemen kärjen kohdalla käännytään oikealle.
Kohti Iso Savisaari - Kariniemen salmea	050°	Ajetaan kohti Ison Savisaaren ja Kariniemen leveää salmea. Käännös aloitetaan loivasti vasemmalle kun kapean Pirttisalmen takana näkyy korkea Kiviniemen vuori. (Suunnassa 012°)
Iso Pirttisaari	003°	Ajetaan kohti Pirttisalmea.
Ison Pirttisaaren ja savisaaren salmi	307°	Ennen Pirttisalmea käännytään Ison Pirttisaaren ja Ison Savisaaren väliseen salmeen.
Iso Savisaari kohdalla	285°	Ison savisaaren ja Ison Pirttisaaren välisessä salmessa käännytään kohti Majasaarta.

Yllä kuvattu epävirallinen väylä noudattaa merikartan syvää aluetta ja pysyy alle viiden metrin syvyydessä vedessä vesialueen keskellä (katkoviiva kuvassa 2).



Kuva 2. Onnettomuuspaikka on kaukana katkoviivalla merkitystä turvallisesta reitistä.



Kuva 3. WHITE ROSEN kulkema tarkka reitti ei ole tiedossa. Varjostettu alue kuvaa oletettua aluetta, jonka sisäpuolella WHITE ROSE kulki.

WHITE ROSEN noudattama reitti on kaukana epävirallisesta väylästä. WHITE ROSEN ajosuunta maantiesillalta oli $356^{\circ} - 002^{\circ}$.

WHITE ROSEN ajama reitti todisti lähinnä tapaa 'oikaista'. Aluksen noudattama reitti on kulkenut aluksi kauempaa rannasta, mutta siirtyi huomaamatta lähemmäksi rantaan. Kokemus korvasi karttaan perustuvan suunnitelman. Kalastajaveneen miehistö, joka kuljetti WHITE ROSEN kolme matkustajaa rantaan, kertoi heti tapauksen jälkeen, että he olivat seuranneet WHITE ROSEN kulkua ja todenneet, että se oli väylän ulkopuolella.



Kuva 4. Tähtiniemen sillan pilarin huipulta otettu valokuva onnettomuusalueesta. Karilleajopaikka on merkitty sinisellä vinoristillä. Kuva: Heinolan kihlakunnan poliisilaitos.



3 JOHTOPÄÄTÖKSET

WHITE ROSE:n päälliköllä ei ollut selkeää navigointi- ja ohjailutyötapaa, joka on turvallisen kulun kannalta välttämätön. Mitään näyttöä ei ole siitä, että aluksella olisi ollut toimenpideohjeita laitteiden käytöstä. Navigointilaitteita ei käytetty ja paikanmääritys muodostui virheelliseksi, kun visuaalinen etäisyyden määrittely rantaan ei onnistunut.

Veneestä puuttui matkustajamäärän vahvistamispäätöksessä edellytetty kansimies. Päällikkö on kertonut, että eräs veneilyyn perehtynyt matkustaja hoiti kansimiehelle kuuluvia tehtäviä. Häntä ei voida kuitenkaan missään tapauksessa pitää ko. päätöksessä tarkoitettuna kansimiehenä, koska häneltä puuttui muun muassa perehtyneisyys alukseen. Kansimiehen puuttumista on pidettävä tavallista vakavampana, koska huomattava osa matkustajista oli liikuntarajoitteisia. Tehtäviinsä perehtynyt kansimies olisi voinut myös toimia ruorimiehenä, jolloin päälliköllä olisi ollut paremmat mahdollisuudet mitata tutkan avulla etäisyys rantaan.



4 SUOSITUKSET

Tutkijat esittävät suosituksensa erillisessä turvallisuusselvityksessä: ”*Suosituksia turvallisuuden parantamiseksi merenkulun kausiliikenteessä*”, jonka Onnettomuustutkintakeskus julkaisee yhteenvetona tutkituista kausiliikenneonnettomuuksista.

Helsingissä 20.11.2002

Kari Lehtola

Risto Repo

LÄHDELUETTELO

Meriselitysassiakirjat

1. Jäljennös Kotkan merioikeuden pöytäkirjasta numero 2152 WHITE ROSEN päällikön 20.8.2001 antama meriselitys.

Meriselityspöytäkirjan liitteet:

2. Ilmoitus merionnettomuudesta.
3. Jäljennös WHITE ROSEN venevakuutuksen vakuutuskirjasta.
4. Heinolan kihlakunnan poliisilaitoksen rikosilmoitus numero 6060/R/1381/99.
5. Merenkululaitoksen merenkulkuosaston päätös vuokravene WHITE ROSEN matkustajamäärän vahvistamisesta 26.5.1998. Päätökseen liittyy WHITE ROSEN päällikölle myönnetty suostumus toimia aluksen päällikkönä purjehduskaudella 1998 sekä merkintä suostumuksen jatkamisesta purjehduskaudeksi 1999.
6. WHITE ROSEN merikelpoisuudenkatsastustodistus 12.5.1998.
7. WHITE ROSEN merikelpoisuudenkatsastustodistus 17.9.1999.
8. Heinolan palolaitoksen hälytysseleste 12.8.1999.
9. Heinolan palolaitoksen onnettomuusseleste 12.8.1999.

Esitutkinta-asiakirjat

10. Heinolan kihlakunnan poliisilaitoksen esitutkintapöytäkirja numero 6060/R/1381/99
22.2.2001

Esitutkintapöytäkirjan liitteet:

11. Valokuva karilla olevasta WHITE ROSE -aluksesta.
12. Ote osoitekartasta, merikortista sekä osasuurennos merikortista.
13. WHITE ROSEN päällikölle myönnetty todistus vuokraveneiden koneenhoitamiseksi 29.4.1996
14. WHITE ROSEN päällikölle myönnetty todistus vuokraveneiden kuljettamiseksi 29.4.1996
15. Merenkululaitoksen merenkulkuosaston päätös vuokravene WHITE ROSEN matkustajamäärän vahvistamisesta 26.5.1998.
16. WHITE ROSEN merikelpoisuudenkatsastustodistus 12.5.1998.
17. WHITE ROSEN merikelpoisuudenkatsastustodistus 17.9.1999.

18. Jäljennös Kotkan merioikeuden pöytäkirja numero 2152 WHITE ROSEn päällikön 20.8.2001 antamasta meriselityksestä.
19. Heinolan kaupungin teknisen viraston Järvi-Suomen merenkulkupiirille 17.6.1991 lähettämä kirje "Väylien parannusehdotuksia Heinolan seudulla".
20. Järvi-Suomen merenkulkupiirin ylitarkastajan piiripäällikölle Heinolan kaupungin kirjeen johdosta tekemä esitys matalikkojen ja väylien merkintään turvallisuuden parantamiseksi ja siihen liittyvä karttaote 4.7.1991.
21. Heinolan kihlakunnan poliisilaitoksen lisätutkintapöytäkirja numero 6060/R/1381/99 3.5.2001.
22. Edelliseen liittyvä valokuva-liite.

Muut asiakirjat

23. Kotkan kihlakunnan johtavan kihlakunnansyyttäjän päätös syyttämättä jättämisestä numero 01/147 20.6.2001.
24. Luettelo veneretkeen osallistuneista.