



Tutkintaselostus

C3/2011M

Vesibussi KING, karilleajo Helsingin saaristossa 18.8.2011

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.

**Onnettomuustutkintakeskus
Olycksutredningscentralen
Safety Investigation Authority, Finland**

Osoite / Address: Sörnäisten rantatie 33 C
FIN-00500 HELSINKI

Adress: Sörnäs strandväg 33 C
00500 HELSINGFORS

Puhelin / Telefon: (09) 1606 7643
Telephone: +358 9 1606 7643

Fax: (09) 1606 7811
Fax: +358 9 1606 7811

Sähköposti / E-post / Email: turvallisuustutkinta@om.fi

Internet: www.turvallisuustutkinta.fi



SISÄLLYSLUETTELO

ALKULAUSE.....	II
1 TAPAHTUMAT JA TUTKIMUKSET	1
1.1 Alus	1
1.1.1 Yleistiedot	1
1.1.2 Miehitys	1
1.1.3 Ohjaamo ja sen laitteet	1
1.1.4 Koneisto ja konehuone	1
1.1.5 Matkustajat	1
1.2 Onnettomuustapahtuma.....	2
1.2.1 Sääolosuhteet.....	2
1.2.2 Onnettomuusmatka ja sen valmistelu	2
1.2.3 Tapahtumapaikka	2
1.2.4 Tapahtuma	3
1.2.5 Henkilövahingot	6
1.2.6 Aluksen vahingot	6
1.2.7 Valvonta- ja VTS-järjestelmien toiminta	6
1.3 Pelastustoiminta.....	6
2 ANALYYSI	7
3 JOHTOPÄÄTÖKSET	8
4 SUOSITUKSET.....	9
LÄHDELUETTELO	



Kuva 1. KING Helsingin Eteläsatamassa.

ALKULAUSE

Vesibussi KING oli risteilyllä Helsingin ja Espoon vesialueella matkustajinaan 54 henkilöä. Alus ajautui karille klo 19.25 Lauttasaaren eteläpuolella kun päällikkö oli jäänyt ohjaamon takana olleeseen WC-tilaan kiinni jumiutuneen lukon vuoksi. Ohjaamo jäi tyhjäksi, kukaan ei ohjailnut alusta.

Tehtävään hälytettiin Rajavartiolaitoksen partioveneet Suomenlinnan merivartioasemalta sekä Helsingin pelastuslaitoksen ja Meripelastusyhdistyksien aluksia. Ensimmäiset yksiköt saapuivat paikalle muutamassa minuutissa ja totesivat aluksen olevan tukevasti kivellä. Kukaan aluksella olleista 54 matkustajasta ei loukkaantunut ja heidät evakuoitiin paikalle saapuneeseen saman varustamon vesibussi QUEENiin, joka kuljetti matkustajat Helsingin Eteläsatamaan.

Alus saatiin irrotettua kiveltä noin klo 22.00 ja se palasi omin voimin Helsinkiin kotilaituriinsa Pohjoisrantaan.



1 TAPAHTUMAT JA TUTKIMUKSET

1.1 Alus

1.1.1 Yleistiedot

Pituus 28 m

Leveys 6 m

Pöytäpaikkoja 90 henkilölle

Lyhyt kuljetus, max. 197 henkilöä

1.1.2 Miehistys

Aluksella oli viiden hengen miehistö; päällikkö, kansityttö/tarjoilija sekä kolme tarjoilijaa.

1.1.3 Ohjaamo ja sen laitteet

Ohjaamossa on ohjailupaikka istuimiseen yhdelle henkilölle. Ohjailu- ja navigointilaitteita voi käyttää istumapaikalta. Näkyvyys ympäristöön on melko hyvä.

1.1.4 Koneisto ja konehuone

Ei osuutta tapahtumaan.

1.1.5 Matkustajat

Aluksella oli 54 matkustajaa.

1.2 Onnettomuustapahtuma

1.2.1 Sääolosuhteet

Lounaistuulen nopeus 7 m/s, hyvä näkyvyys, ilman lämpötila 18°C, vesi 16°C.

1.2.2 Onnettomuusmatka ja sen valmistelu



Kuva 2. Aluksen risteilyreitti, karilleajopaikka kuvassa olevan 2h merkinnän pohjoispuolella. (Lähde: Varustamon verkkosivut)

KING oli Helsingin ja Espoon vesialueille suuntautuvalla risteilyllään normaalin aikataulunsa mukaisesti. Matka oli edennyt täysin normaalisti Helsingin rannikkoa länteen Espoon Westendin kautta ja oli jatkamassa risteilyään Lauttasaaren eteläpuolitse kohti Suomenlinnaa, josta sen jatkaisi Kustaanmiekansalmen kautta takaisin Eteläsatamaan.

1.2.3 Tapahtumapaikka

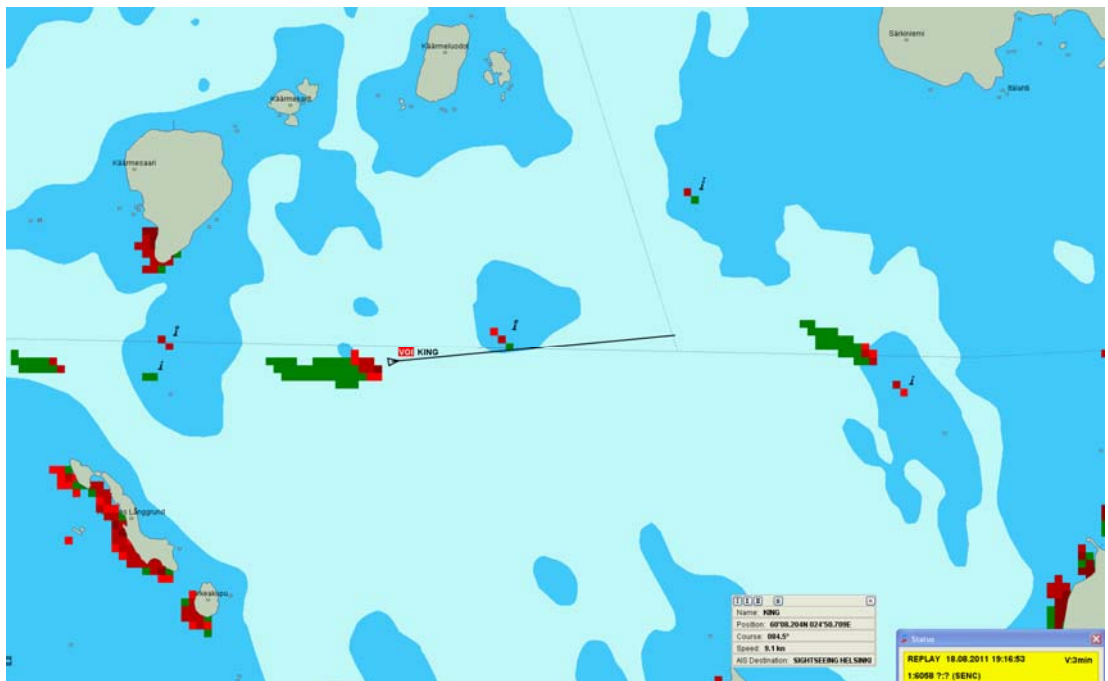
Käärmeluodolta 0,6 mpk eteläkaakkoon sijaitseva matalikko.

1.2.4 Tapahtuma

Seuraavassa kuvasarjassa otteita VTS-keskuksen tallenteista.



Kuva 3. Kello 19.17, alus etenee itäisellä suunnalla Käärmeluodon eteläpuolella, nopeus 9,1 solmua. (© Liikennevirasto)



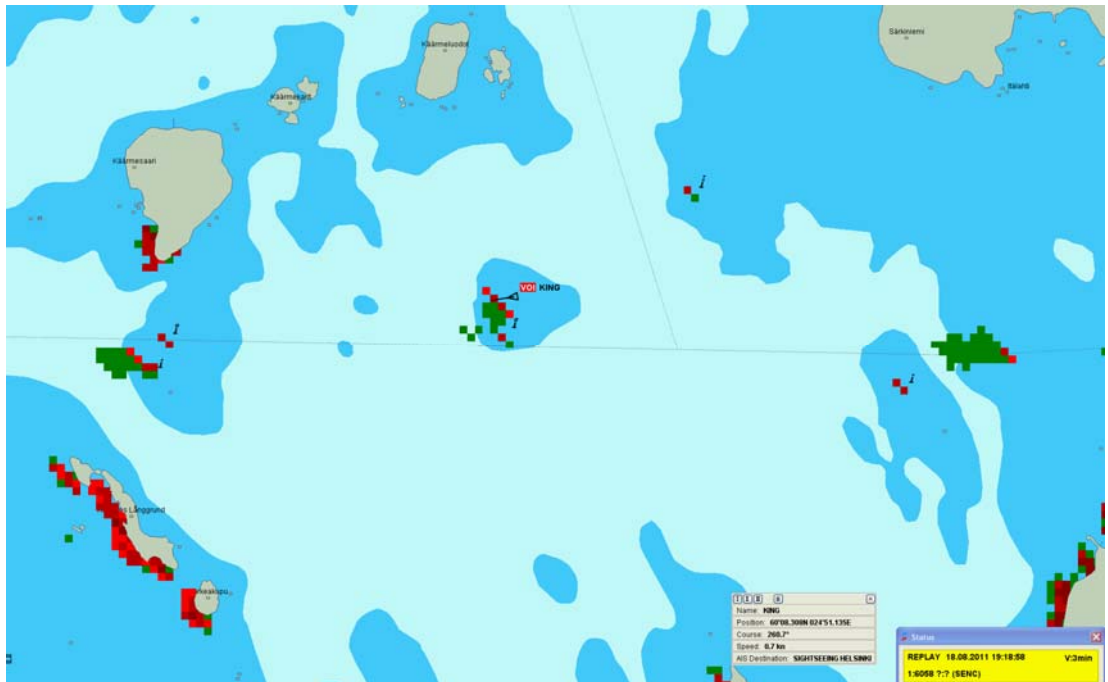
Kuva 4. Aluksen päällikkö päättää käydä WC:ssä. (© Liikennevirasto)



Kuva 5. WC:n oven lukko on jumiutunut kiinni, päällikkö ei pääse ulos WC:stä. Alus sortuu lounaistuulella vasemmalle kohti matalikkoja. (© Liikennevirasto)



Kuva 6. Alus on ajanut matalikolle, nopeus on pudonnut 5,4 solmuun. (© Liikennevirasto)



Kuva 7. Kello 19.20, alus on kääntynyt matalikolla tulosuuntaansa ja jäänyt kiinni.
(© Liikennevirasto)



Kuva 8. Kello 19.25 tilanne on tarkastettu aluksella. Alus on kiinni matalikolla, ja tilanteen vakavuuden selvittyä tehdään ilmoitus tapahtuneesta Helsingin VTS-keskukselle, josta tieto välitettiin meripelastuslohkokeskukselle (MRSC Helsinki).
(© Liikennevirasto)

Meripelastuskeskuksessa määritettiin tilanne ja hälytettiin paikalle useita partioita; Suomenlinnan partiot, meripelastusyhdistyksen vapaaehtoiset ja pelastuslaitoksen partioita.

Nopea vartiovene, NV-104, joka oli kohteessa 10 minuutissa hälytyksestä, totesi tilannearviossaan, että kukaan ei ole loukkaantunut, ja että alus on tukevasti kiinni matalikolla. Vartioveneeltä ilmoitettiin kaikkien matkustajien olevan iäkkäitä.

KINGin varustamon toinen vesibussi, QUEEN, hälytettiin onnettomuuspaikalle. QUEENille siirrettiin PV 171:ltä yhteysupseeri ja HM 21:ltä kaksi pelastajaa. Noin tunnissa kaikki evakuoitavat, matkustajat ja viisi miehistön jäsentä oli evakuoitu QUEENiin. Evakuoidut toimitettiin Kauppatorin rantaan. Varsinainen meripelastustapahtuma päättyi tähän.

KINGille jäivät päällikkö, rajavartiomies ja kaksi pelastuslaitoksen pelastajaa.

Tarkastussukelluksen jälkeen todettiin, että alus on irrotettavissa. Kun lupa tähän oli saatu merenkuluntarkastajalta, irrotusta alettiin valmistella. Alus saatiin irti matalikolta ja kellui vapaasti klo 21.54. Se ei vuotanut öljyä mereen ja ajettiin omilla koneilla kotisatamaan Helsinkiin.

1.2.5 Henkilövahingot

Kukaan aluksella ei loukkaantunut fyysisesti.

1.2.6 Aluksen vahingot

Aluksen runko ei vaurioitunut.

1.2.7 Valvonta- ja VTS-järjestelmien toiminta

Tutkinnassa saatiin käyttöön VTS-keskuksen tallenne aluksen liikkeistä koko matkan ajalta.

1.3 Pelastustoiminta

Paikalle hälytettiin kahdeksan alusta, joista ensimmäinen NV-104 Suomenlinnan merivartioasemalta oli onnettomuuspaikalla kahdeksan minuutin päästä hälytyksestä. Suomen Meripelastusseuran P/V MIKROLOG II tuli paikalle 11 minuutissa hälytyksestä. Kaiken kaikkiaan pelastamaan tuli yhteensä seitsemän alusta (Merivartiosto, Meripelastusseura ja Pelastuslaitos).



2 ANALYYSI

Ohjaamorakennuksen takaosassa sijaitsevan WC-tilan oven lukitus rikkoutui, eikä lukitua ovea saatu nopeasti auki. Aluksen päällikön ollessa jumiutuneena tilaan, lounaistuoli sorti aluksen vasemmalle ja se ajautui pian karille.

Päällikkö kehotti ovea auki yrittävää tarjoilija-kansityttöä pysäyttämään aluksen pääkoneen. Oven avaamiseen osallistui tarjoilija-kansityttö ja miespuolinen matkustaja.

Kun ovi vihdoin saatiin auki, alus oli jo karilla.

Oven lukko oli suomalaista valmistetta. Lukkopesän sisällä ollut muovinen sylinteri oli ajan mittaan kulunut ja tullut toimintakunnottomaksi.

Varustamon turvallisuuspäällikön mukaan päällikkö toimi ohjeiden vastaisesti jättäessään ohjaamon tyhjäksi. Ohjeiden mukaan "kansimies"¹ tulee kutsua ohjaamoon pitämään ruoria. Turvallisuuspäällikkö on ilmoittanut, että koulutuksessa "kansimies" opetaan pitämään ruoria ja pysäyttämään alus. Hänen tehtävänsä ei kuitenkaan ole navigoida.

Aluksella tarjoilija-kansityttö ei ollut saanut riittävää perehdytystä aluksen ohjailuun ja hallintalaitteiden käyttöön.

On ensiarvoisen tärkeää, että matkustaja-aluksen turvallinen liikkuminen ei ole pelkäämään yhden henkilön toimintakyvyn varassa.

Hälytystoiminta ei tapahtunut ohjeistuksen mukaisesti. Päällikkö ilmoitti VTS-keskukselle, että alus on karilla ja tarvitsee hieman apua. VTS-keskus kysyi mahdollisista vuodoista johon vastaukseksi tuli, että alus on kivillä kiinni. Kun VTS-keskus ilmoitti tapahtumasta meripelastuslohkokeskukselle, pelastustoimet käynnistyivät nopeasti ja riittävin resurssein. Pelastustoiminta tapahtui nopeasti ja tehokkaasti.

¹ Tässä tapauksessa kansityttö/tarjoilija



3 JOHTOPÄÄTÖKSET

Aluksen miehitys oli osaamiseltaan puutteellinen. Päällikkö poistui ohjaamosta ilman, että joku olisi tullut hänen tilalleen hetkeksi vastaamaan aluksen turvallisesta kulusta.



4 SUOSITUKSET

Aluksen miehistössä tulisi olla päällikön lisäksi vähintään yksi aluksen käsittelytaitoinen henkilö, jotta poikkeustilanteessa voidaan taata turvallinen ohjailu, aluksen pysäyttäminen ja mahdollinen ankkurointi.

Helsingissä 7. elokuuta 2012

Risto Repo

LÄHDELUETTELO

Seuraavat lähteet on taltioituna Onnettomuustutkintakeskuksessa:

1. Suomenlahden merivartioston toimenpideluettelo
2. Helsinki VTS, tallenne KINGin reitistä 18.8.2011
3. Liikenteen turvallisuusviraston katsastusasiakirja
4. Puhelinkeskustelu Suomen meripelastusseuran aluksen kipparin kanssa.