



Tutkintaselostus

C 6/2000 M

ms TUULISPÄÄ, karilleajo Helsingin edustalla 12.8.2000

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

City Cruisers Ky:n omistama ms TUULISPÄÄ ajoi karille 12.8.2000 kello 16.50 Itä-Villingin saaren läheisyydessä Helsingin edustalla. TUULISPÄÄllä oli 45 matkustajaa ja päällikkö.

Päällikkö ja 34 matkustajaa evakuoitiin saman varustamon ms LOTTAan, kahdeksan matkustajaa pelastusalus ANTTI HUIMAan ja kolme pelastusalus NIHTiin.

Onnettomuudessa loukkaantui lievästi yksi matkustaja. TUULISPÄÄ ei saanut vuotoja. Alus irrotettiin karilta merivartioveneen avustuksella ja paikalle LOTTAlla saapunut varustamon omistaja ajoi TUULISPÄÄn omilla koneilla rantaan. TUULISPÄÄn köli vaurioitui ja alus joutui olemaan poissa liikenteestä kahdeksan päivää.

SUMMARY

MS TUULISPÄÄ, GROUding OFF HELSINKI ON AUGUST 12, 2000

Ms TUULISPÄÄ, owned by City Cruisers Limited Liability Company, grounded on August 12, 2000 at 16.50 near Eastern Villinki Island off Helsinki. TUULISPÄÄ was carrying 45 passengers and the captain.

The captain and 34 of the passengers were evacuated to ms LOTTA; owned by the same shipowner; eight passengers were evacuated to the rescue vessel ANTTI HUIMA; and three passengers were evacuated to the rescue vessel NIHTI.

In the course of the accident, one passenger suffered minor injuries. TUULISPÄÄ did not suffer any leaks. The vessel was floated with the help of a coast guard vessel, and the owner of the shipyard, who arrived on board the LOTTA, sailed TUULISPÄÄ with her own motors back to shore. TUULISPÄÄ's keel was damaged, and the vessel had to be taken out of traffic for eight days.



SISÄLLYSLUETTELO

TIIVISTELMÄ	I
SUMMARY	I
1 ONNETTOMUUDEN YLEISKUVAUS JA TUTKINTA	1
1.1 Alus	1
1.1.1 Yleistiedot	1
1.1.2 Aluksen asiakirjat	2
1.1.3 Pelastusvälineet	2
1.2 Onnettomuus	2
1.2.1 Tapahtumat ennen onnettomuutta	2
1.2.2 Onnettomuuden kulku	3
1.3 Pelastustoimet	3
1.3.1 Hätäilmoitus	3
1.3.2 Hälytykset	4
1.3.3 Yksiköiden toiminta	5
1.4 TUULISPÄÄN vauriot	5
1.5 Onnettomuuden tutkimus	6
2 ANALYYSI	7
2.1 Navigoinnin edellytykset	7
2.1.1 Komentosillan laitteiden soveltuvuus	7
2.1.2 Yhtiön ohjeistus	7
2.1.3 Miehitys	7
2.1.4 Valmistautuminen matkalle	8
2.2 Karilleajotapahtumat	8
2.3 Pelastustoimet	10
2.3.1 Tulkinta hätätilanteesta	10
2.3.2 Hätäilmoitus	11
2.3.3 Aluksen pelastaminen	11
3 JOHTOPÄÄTÖKSET	13
4 SUOSITUKSET	15
LÄHDELUETTELO	



Kuva 1. ms TUULISPÄÄ.

1 ONNETTOMUUDEN YLEISKUVAUS JA TUTKINTA

1.1 Alus

1.1.1 Yleistiedot

Nimi:	TUULISPÄÄ
Laji:	matkustaja-alus
Kotipaikka:	Helsinki
Omistaja:	Kommandiittiyhtiö City Cruisers
Rekisterinumero:	10718
Rakennusvuosi:	1969
Rakennuspaikka:	Summa
Rakennusmateriaali:	puu
Suurin pituus:	14,98 m
Leveys:	4,62 m
Korkeus:	1,45 m
Syväys:	1,5 m
Bruttovetoisuus:	28 t
Nettovetoisuus:	20 t
Pääkoneita:	1 kpl, Mercedes Benz
Kokonaisteho:	177 kW

Tutka:	Koden MP 300
Magneettikompassi:	Sestrel
Kaikuluotain:	Merkdata Depth Sounder

1.1.2 Aluksen asiakirjat

Aluksen katsastukset olivat voimassa. Katsastustodistuksen mukaan alus oli hyväksytty kotimaanliikenteeseen liikennealueella I. Aluksen suurimmaksi matkustajamääräksi oli määrätty 98 ja suurimmaksi henkilömääräksi 100.

Aluksella oli kaksi miehistystodistusta. Toinen oli annettu kotimaanliikenteen liikennealueella 1 varten. Tällä alueella liikennöitäessä alukseen voitiin ottaa 98 matkustajaa ja sillä tuli olla 1 luokan kuljettajakirjan omaava kuljettaja ja kansimies.

Toisessa miehistystodistuksessa aluksen liikennealueeksi oli hyväksytty Ullanlinna - Harakka - Särkkä ja suurimmaksi matkustajamääräksi 80. Tällä alueella liikennöitäessä riitti, että aluksella oli 1 luokan kuljettajakirjan omaava kuljettaja.

Kotimaan liikennealuetta 1 varten myönnetty miehistystodistus oli onnettomuushetkellä itse asiassa vanhentunut, mutta todistus uusittiin pian sen jälkeen entisen sisältöisenä.

TUULISPÄÄ harjoitti normaalisti aikataulun mukaista liikennettä kapeiden salmien yli Ullanlinnan - Särkän - Harakan alueella, mikä selittää kevennetyn miehistysvaatimuksen. Pitemmälle ulottuvia saaristoristeilyjä se teki yritysten ym. tilauksesta.

1.1.3 Pelastusvälineet

TUULISPÄÄllä oli pelastusliivejä 102 kpl. Ne soveltuivat sekä aikuisille että lapsille. Kelluntavälineinä olivat "kovat lautat" koko matkustajamäärälle ja miehistölle.

1.2 Onnettomuus

1.2.1 Tapahtumat ennen onnettomuutta

City Cruisers Ky:n omistama ms TUULISPÄÄ lähti 12.8.2000 kello 15.30 Kauppatorin rannasta kahden tunnin tilausristeilylle Helsingin itäpuolelle. Veneen päällikkönä toimi 1 luokan kuljettajakirjan omaava, 26-vuotias mies, joka normaalisti työskentelee matruusi-na Itämeren liikenteen matkustaja-autolautoilla. TUULISPÄÄn päällikkyyttä hän hoiti muutaman päivän kesässä sijaisena.

TUULISPÄÄllä oli päällikön lisäksi 45 matkustajaa, joista suurin osa oli unkarilaisia turisteja.



1.2.2 Onnettomuuden kulku

TUULISPÄÄN päällikkö on kertonut Helsingin merioikeudelle 31.8.2000 antamassaan meriselityksessä, että ennen karilleajoa hän ajoi Villingin saaren eteläpuolta ja hänen tarkoituksenaan oli kääntää koilliseen Tupsunkärjen ja Villinginluodon välistä.

Nämä merialueet olivat päällikölle tutut. Hän oli ajanut reittiä huviveneellä kymmeniä kertoja ja lisäksi hän oli ajanut sitä ollessaan varusmiesaikanaan venemiehenä sekä myöhemmin turistiveneiden kuljettajana. Varsinaista reittisuunnitelmaa hän ei ollut tehnyt. Tapana oli suunnitella käytettävissä olevan ajan puitteissa mitä kautta sightseeing - reitti kullakin matkalla kulkee. Tässä tapauksessa reittiä oli katsottu merikartalta yhdessä matkan tilaajan kanssa.

TUULISPÄÄ törmäsi Tupsun ja Villinginluodon välissä pohjoisviitan eteläpuolella olevaan vedenalaiseen kiveen 6 - 7 solmun nopeudella.

Päällikkö on kertonut Merenkulkulaitokselle toimittamassaan ja meriselitysasiakirjoihin liittämässään merionnettomuusilmoituksessa:

"Navigointivirheen seurauksena törmäys vedenalaiseen kiveen. Auringon epäedullinen suunta vaikutti osaltaan virhearvioon etäisyydestä pohjoisviittaaan ja sen osoittamaan karikkoon. Käännös tehtiin siksi liian aikaisin ja alus osui karikon kärjessä olevaan kiveen."

Meriselitystilaisuudessa kävi ilmi, että kyseisen tekstin oli kirjoittanut TUULISPÄÄN varustaja, mutta päällikkö yhti tekstiin. Päällikön huomiota kiinnitettiin meriselitystilaisuudessa siihen, että tapahtuma-aikaan auringon olisi pitänyt olla aluksen kulkusuunta huomioon ottaen suunnilleen selän takana. Hän totesi auringon paistaneen osin sivulta ja korosti, että merenpinnasta tuleva häikäisevä heijastus vaikeutti tarkkaa paikanmäärittystä.

Päällikkö kuvitteli olevansa syvän veden alueella, kun hän ryhtyi oikaisemaan. Hän totesi vesibussien käyttävän tässä kohdassa lähes päivittäin oikaisureittiä. Aluksella oli tutka, mutta se ei ollut käytössä, koska päällikkö kertoi käyttävänsä tutkaa vain tuntemattomilla vesillä.

Törmäyksen jälkeen päällikkö tarkasti pilssin ja totesi, ettei sinne vuoda vettä.

1.3 Pelastustoimet

1.3.1 Hätälmoitus

Kun TUULISPÄÄ oli ajanut karille, päällikkö varmisti ensiksi, että alus ei vuoda ja että kukaan matkustajista ei ole loukkaantunut. Hän havaitsi, että alueella oli runsaasti veneitä. Muun muassa läheisessä karikossa oli kaksi kalamiesten venettä. Hetkistä aikaisemmin oli TUULISPÄÄN varustaja tullut Villingin eteläpuolella vastaan omistamallaan toisella aluksella ms LOTTALLA. LOTTA oli palaamassa tyhjänä Helsinkiin vietyään mat-

kustajia Sipooseen. Päällikkö otti matkapuhelimella yhteyden LOTTAn päällikköön ja kertoi tilanteen. LOTTA kääntyi kohti karilleajopaikkaa.

TUULISPÄÄN VHF -radiossa olivat määräysten mukaisesti kuuntelulla kanavat 16 ja 71. Kaikki viestiliikenne TUULISPÄÄLTÄ käytiin kuitenkin matkapuhelimella.

Yksi TUULISPÄÄN matkustajista soitti kello 16.57 Helsingin hätäkeskukseen matkapuhelimella ja kertoi, että puuvene on karilla Santahaminan ja Villingin välillä (soittaja ei ollut täysin selvillä paikasta). Kyseinen matkustaja istui kuljettajan sivulla ja lensi päin ohjaamon vastapäistä seinää loukaten niskansa. Hän huomasi TUULISPÄÄN olevan kallellaan. Läheisellä kivellä kalassa ollut kalastaja tuli kumiveneellään TUULISPÄÄN luo ja sanoi, että TUULISPÄÄN pohjassa on reikä. Tämän tiedon saatuaan matkustaja päätti soittaa apua, vaikka kuljettaja ja matkanjohtaja kielsivät häntä tekemästä sitä. Hätälmoitus aiheutti jäljempänä selostettavat hälytykset.

TUULISPÄÄN päällikkö kertoi tutkijoille, että Helsingin Meripelastusyhdistyksen pelastusala NIHTIn tullessa ensimmäisenä aluksena paikalle kello 17.05, hän pyysi NIHTIn miehistöä tekemään asiasta "virallisen ilmoituksen", millä hän tarkoitti lähinnä ilmoittamista merivartiostolle.

1.3.2 Hälytykset

Helsingin hätäkeskus ilmoitti asiasta Helsingin meripelastuskeskukselle (jäljempänä MRSC Helsinki) kello 16.57. MRSC määritteli tilanteen heti hätätilanteeksi.

MRSC Helsinki hälytti kello 16.57 Helsingin meripelastusyhdistyksen pelastusala NIHTIn, kello 16.59 Helsingin Vartiolentueen helikopteri OH-HVE:n ja kello 17.00 Suomenlinnan merivartioaseman partioveneen PV-121:n. Myös tullin vene lähti yhdessä PV-121:n kanssa pelastustehtävään. Helikopteri 501 hälytettiin kello 17.04 ja Helsingin poliisilaitoksen vene kello 17.12.

Helikopteri OH-HVI ilmoitti olevansa Hurpun lähellä Suomenlahden itäosassa.

Radioliikenteen kuultuaan Espoon Meripelastusyhdistyksen HAKA- ja MIKROLOG-nimiset pelastusaluukset ilmoittautuivat kello 17.01 MRSC Helsingille. Ne olivat kuitenkin niin kaukana, että ne vapautettiin pelastustehtävästä.

Tapahtumasta ilmoitettiin Suomenlahden Merivartioston asuntopäivystäjälle ja Helsingin VTS -keskukselle kello 17.15, Onnettomuustutkintakeskukselle kello 17.35 ja merenkuluntarkastajalle kello 17.37.

MRSC Helsinki määräsi kello 17.10 PV-121:n päällikön onnettomuuspaikan johtajaksi (On Scene Co-ordinator, OSC). Minuuttia myöhemmin kaikille yksiköille määrättiin yhteistoimintakanavaksi VHF -kanava 73.



1.3.3 Yksiköiden toiminta

NIHTI saapui ensimmäisenä pelastusyksikkönä paikalle kello 17.05. Se oli ollut valmiiksi lähistöllä. NIHTIn miehistö totesi TUULISPÄÄN olevan tukevasti karilla.

LOTTA ehti paikalle pian NIHTIn jälkeen.

PV-121 saapui karilleajopaikalle kello 17.15 sekä ANTTI HUIMA ja Helsingin pelastuslaitoksen vene MERI 82 kello 17.17. Yksiköt ilmoittivat saapumisestaan MRSC:lle.

Heti PV-121n saavuttua OSC siirtyi TUULISPÄÄLLE. MRSC kysyi kello 17.22 tilannetta, jolloin OSC ilmoitti, että tilanne on vakaa eikä TUULISPÄÄLLÄ ole vuotoa. Hän totesi, että LOTTAan voidaan evakuoida noin 30 henkeä, loput evakuoidaan muihin paikalla oleviin veneisiin. Kaikki evakuoidut päätettiin kuljettaa Kauppatorin rantaan.

Tässä tilanteessa todettiin, ettei helikopterien tarvetta ole, ja MRSC Helsinki peruutti helikopterien hälytykset.

MRSC Helsinki ilmoitti vielä OSC:lle, että TUULISPÄÄN irrottamista ei saa aloittaa ennen kuin matkustajat on evakuoitu.

NIHTI ilmoitti kello 17.26 evakuoineensa kolme unkarilaista matkustajaa. Yksi heistä oli loukkaantunut lievästi kaaduttuaan karilleajohetkellä ja lyötyään päänsä johonkin. NIHTI lähti kello 17.48 viemään kaikkia kolmea Kauppatorin rantaan. NIHTIillä ollut sairaankuljettaja neuvotteli ambulanssilääkärin kanssa, jolloin todettiin, ettei ambulanssikuljetuksen tarvetta ollut. Loukkaantuneen puoliso lähti Kauppatorin rannassa saattajaksi ja vei miehensä taksilla lääkäriin.

ANTTI HUIMA ilmoitti kello 17.40 evakuoineensa kahdeksan matkustajaa. Evakuoidut saapuivat Kauppatorin rantaan kello 18.35. LOTTA evakuoivat loput 34 matkustajaa ja TUULISPÄÄN päällikön.

TUULISPÄÄN varustaja jäi karilla olevalle alukselle. Merenkuluntarkastaja oli ilmoittanut kello 17.48, että aluksen saa irrottaa. TUULISPÄÄ irrotettiin PV-121:n avustamana kello 18.00. Siinä ei edelleenkään todettu vuotoja.

OSC antoi kello 18.05 varustajalle luvan ajaa TUULISPÄÄ pois paikalta omin konein. Samalla pelastusyksiköt vapautettiin.

Poliisi teki TUULISPÄÄN päällikölle puhalluskokeen. Kokeessa ei todettu merkkejä alkoholin nauttimisesta.

1.4 TUULISPÄÄN vauriot

TUULISPÄÄN kölirauta irtosi osittain noin kahden metrin matkalta. Kölin läpi menevät pultit taipuivat osittain ja yksi pultti katkesi. Kölin puuosa murskaantui noin 45 cm matkalta U -muotoisesti noin puoleen väliin puun paksuudesta.

Korjauksessa murskautunut osa puusta korvattiin vastaavalla uudella puulla alkuperäiseen muotoon ja paksuuteen. Kõlirauta ja sen läpi menevät pultit uusittiin. Pulttien paksuutta lisättiin samalla.

Alus joutui olemaan poissa liikenteestä kahdeksan päivää. Merenkululaitoksen katsastaja teki TUULISPÄÄlle ylimääräisen rungonkatsastuksen 22.8.2000. Vauriot todettiin lopullisesti korjatuiksi.

1.5 Onnettomuuden tutkinta

Päätöksellä C 6/2000 M Onnettomuustutkintakeskus käynnisti 14.8.2000 TUULISPÄÄn karilleajoa koskevan virkamiestutkinnan. Tutkijoiksi määrättiin merikapteeni Kari **Larjo**, johtaja Kari **Lehtola** ja hallintopäällikkö Pirjo **Valkama-Joutsen**.

Tutkija Valkama-Joutsen seurasi meriselitystä 31.8.2000.



2 ANALYYSI

Analyysi perustuu meriselitykseen, sen liitteisiin sekä TUULISPÄÄn omistajan ja päällikön haastatteluun.

2.1 Navigoinnin edellytykset

Merionnettomuusilmoituksen mukaan sää oli selkeä ja tyyni. Näkyvyys oli 15 meripeninkulmaa. Merenkäyntiä ei ollut. Ilman lämpötila oli +22 °C ja meriveden +16 °C.

Säätila tarjosi näköhavaintoihin perustuvalla navigoinnille hyvät edellytykset.

2.1.1 Komentosillan laitteiden soveltuvuus

TUULISPÄÄn komentosillalla oli tutka, kaikuluoti ja magneettikompassi. Ne olivat kaikki hyvässä kunnossa. Merikarttasarjan Z karttalehti 625 oli esillä. Vuoden 2000 vesiliikenteen säädökset olivat myös esillä.

Ohjaamo oli keskilaivan keulan puolella. Matkustajaosaston yli oli hyvä näkyvyys. Navigointilaitteet ja näkyvyys ohjaamosta tarjosivat navigoinnille hyvät edellytykset.

2.1.2 Yhtiön ohjeistus

Yhtiön ohjeistus annetaan suullisesti perehdyttämiskoulutuksen yhteydessä. Aluksen omistajan mukaan navigoinnissa käsitellään:

- turvallinen vesialue,
- kuljettavat väylät kartoilla näköhavaintojen mukaan,
- vakiorutiinit,
- tutkan käyttö,
- kaikuluodin käyttö.

Pelastautumiskoulutus perehdyttämiskoulutuksen yhteydessä käsittää:

- pelastusvälineet; renkaat, liivit, lautat ja sammuttimet.

Pelastautuminen alukselta on helppoa, koska ovet ovat suuret ja aurinkokannelta hypätään suoraan mereen.

2.1.3 Miehyys

Alus oli onnettomuushetkellä kotimaanliikenteen liikennealueella 1, jolloin miehyys ei ollut miehitystodistuksen mukainen. Miehyksenä olisi pitänyt olla päällikön lisäksi kansimies. Omistajan mukaan kansimiestä ei ehditty saada kyseiselle matkalla.

Päälliköllä oli radiopuhelimen hoitajan lupakirja.

2.1.4 Valmistautuminen matkalle

Aluksen päällikkö kertoi muistinvaraisesti 19.4.2002, että hänen ajosuunnitelmansa onnettomuuspäivänä oli seuraava:

- lähtö Kauppatorilta kello 15.30,
- Kaivopuiston rantaa pitkin (Merisatama) ulos satama-alueelta,
- Santahaminan eteläpuolitse,
- Villinki idänpuolelta kiertäen takaisin Kauppatorille.

Suunnitelma perustui visuaaliseen navigointiin. Visuaalisia ohjausmerkkejä ja suuntia päällikkö ei enää muistanut.

Päällikön mukaan lähtöselvityksessä tarkistetaan:

- moottorin öljy,
- moottorin jäädytysveden kierto, ja
- polttoaineen määrä.

Tämän jälkeen kone ajetaan lämpimäksi ja VHF -radiopuhelin pannaan päälle.

Ajosta ei pidetä päiväkirjaa. Dokumentointi liittyy vain moottorin käyttöön ja huoltoon.

Yhtiöllä ei ole navigoinnin työtapoja ja dokumentointia koskevia vaatimuksia. Omistajan mukaan ISM -koodin mukaista dokumentointia ja työtapoja ei voi noudattaa kustannussyistä. Koodia ei tarvitse noudattaa, kun matkustajamäärä on alle 99 henkilöä.

Haastattelussa päällikkö sanoi, että kartta otettiin ajon aikana esille.

2.2 Karilleajotapahtumat

Alus lähti Kauppatorilta kello 15.30. Päällikön jälkeenpäin ilmoittama ajosuunnitelma viittaa siihen, että alus meni Merisataman läpi ja kääntyi Sirpalesaaren salmesta kaakkoon rannikkoväylälle. Matka Kauppatorilta Sirpalesaaren salmeen on 1,8 meripeninkulmaa ja alueella on nopeusrajoitus 10 km/h (5,4 solmua). Nopeusrajoituksen mukaisesti ajaen TUULISPÄÄ ohitti Sirpalesaaren salmen noin kello 15.50.

Matka Sirpalesaaresta onnettomuuspaikalle on 8,5 meripeninkulmaa. Tämän mukaan TUULISPÄÄN keskinopeus matkalla Sirpalesaaresta onnettomuuspaikalle olisi ollut 8,5 solmua. Merionnettomuusilmoituksen mukaan vauhti oli 7,5 solmua, joka edusti puolta konetehoa. Aluksessa ei ollut nopeusmittaria, joten arvio nopeudesta voi olla virheellinen.

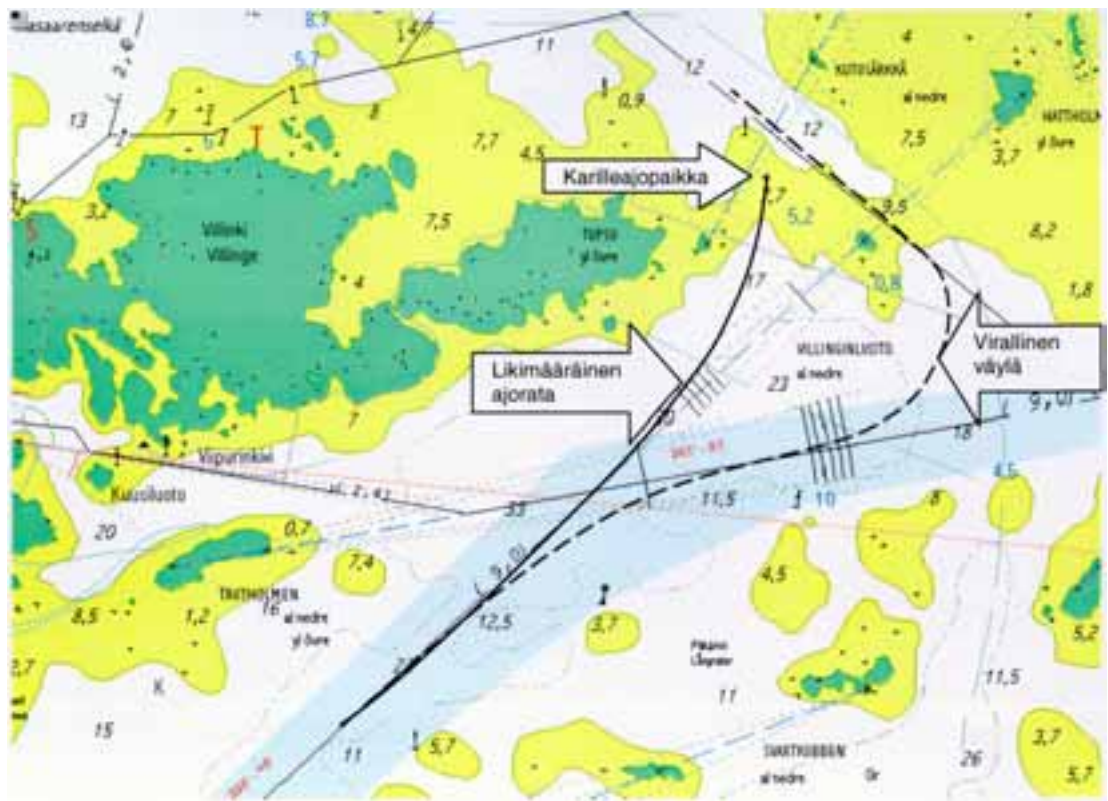
Matkan aikana ei käytetty tutkaa. Päällikkö päätteli, että tutkaa ei tarvitse käyttää poutasäällä, koska kiintomaalit olivat muutenkin hyvin näkyvissä. Kaikuluotia ei myöskään käytetty. Omistajan mukaan kaikuluotia ei yleensä käytetä, koska se ei näytä vinosti eteenpäin.

Päällikkö päätti ohjata Villinginluodon ja Villingin itäisimmän Tupsu -nimisen saaren välistä. Siinä ei ole virallista väylää. Virallinen väylä on Villinginluodon itäpuolella (kuva 2). Päätös poiketa väylältä syntyi päällikön mukaan siksi, että oikaiseminen on yleinen tapa ja hän oli ajanut siitä usein. Omistaja korosti, että kokemuksen mukaan syntyy uusia turvallisia työtapoja, vaikka ne eivät sisältyisikään perehdyttämiskoulutukseen.

Vesialue Villingin itäkärjessä oli päällikölle tuttu. Hän oli katsonut salmessa kaikuluotia usein ja todennut, että itäranta oli syvempi. Hän ei muistanut miten syvää siinä oli. Päällikön tarkoitus oli todennäköisesti läpäistä salmi sen itäosassa. Meriselitystilaisuudessa hän sanoi, että hän oletti kääntäneensä loivasti pohjoiseen. Haastattelussa hän sanoi, ettei hän käyttänyt kompassia eikä ennalta suunniteltuja visuaalisia ohjausmerkkejä.

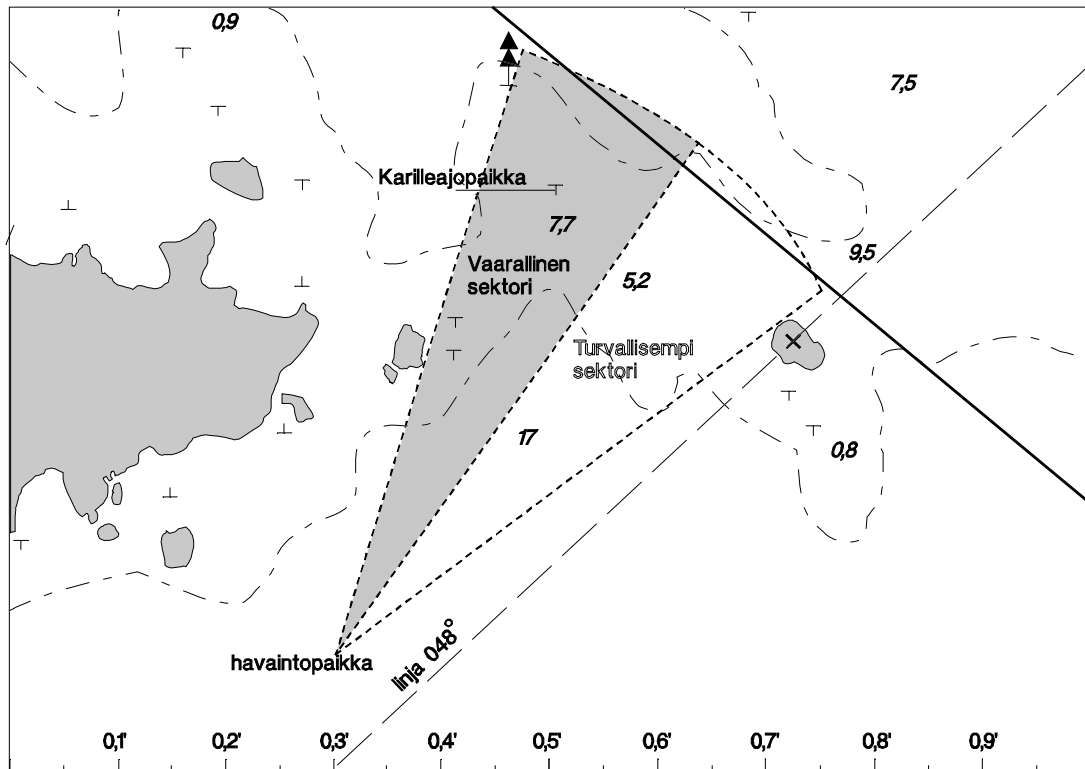
Päällikön mukaan navigointivirhe syntyi siitä, että auringon suunta oli epäedullinen. Aluksen ollessa Villinginluodon linjalla suunnalla 048° aurinko oli suoraan takana.

Virallinen väylä ja TUULISPÄÄN käyttämä epävirallinen väylä on esitetty kuvassa 2. TUULISPÄÄN omistaja esitti, että näköhavaintoihin perustuvassa visuaalisessa navigoinnissa turvallinen vesialue hahmotellaan sektoreina kiintopisteiden välille (kuva 3).



© Merenkulutuskeskus, Kartta- ja väyläosasto

Kuva 2. Katkoviiva esittää virallisen ajoreitin. Yhtenäinen viiva kuvaa TUULISPÄÄN noudattamaa likimääräistä ajoreittiä.



Kuva 3. TUULISPÄÄn omistajan esittämä yleinen tapa jakaa vesialue turvalliseen ja vaaralliseen sektoriin.

Turvallinen reitti on oikean sektorin keskellä.

Veneilyssä käytetään yleisesti silmämääräisiä yksiulotteisia suureita. Kartta toimii vain välineenä, jonka avulla yksiulotteiset suureet määritellään. Kaksiulotteinen karttatyö on veneilyssä ja luotsauksessa lähes mahdotonta. Päälikkö sanoi haastattelussa, että kiintopisteiden silmämääräisiä havaintoja ei sidottu kartan osoittamaan turvalliseen alueeseen.

2.3 Pelastustoimet

2.3.1 Tulkinta hätätilanteesta

TUULISPÄÄn omistaja tuli vastaan juuri ennen karilleajoa yhtiön toisella aluksella MS LOTTALLA. LOTTA oli meripeninkulman päässä lounaassa onnettomuuden tapahtuessa. Välittöminä toimenpiteinä päälikkö tarkisti heti aluksen pilssin ja havaitsi, että aluksella ei ollut vuotoja. Hän havaitsi myös, että loukkaantuneita ei ollut. Välitön toimenpide oli myös ilmoitus tapahtuneesta GSM -puhelimella TUULISPÄÄn omistajalle.

TUULISPÄÄn omistaja tuli LOTTALLA onnettomuuspaikalle. Hän totesi samoin kuin päälikkö, että tilanne ei ollut hätätilanne. Matkustajat pukivat alle kahdessa minuutissa omatoimisesti pelastusliivit päälleen, mikä viittasi siihen, että he tulkitsivat tilanteen hä-

tätilanteeksi. Päälikkö ei katsonut tarpeelliseksi pukea pelastusliivejä. Päälikön toimet osoittivat, että hän ei tulkinnut tilannetta hätätilanteeksi.

TUULISPÄÄ evakuoitiin. Meriselityksestä ei käy ilmi, kuka antoi käskyn siirtää matkustajat pois alukselta. Merionnettomuusilmoituksen mukaan "matkustajat siirrettiin muihin aluksiin". Aluksen evakuointi on aina hätätilanne.

2.3.2 Hätäilmoitus

TUULISPÄÄN karilleajo oli hätätilanne, joka olisi edellyttänyt kansainvälisen radio-ohjesäännön mukaista hätäliikennettä. TUULISPÄÄllä oli VHF -radiopuhelin ja päälliköllä oli koulutus hätätilanteiden radioliikennemenettelystä.

Meripelastusseuran alus NIHTI tuli ensimmäisenä TUULISPÄÄN kylkeen. NIHDIN päällikkö ilmoitti tekevänsä "virallisen ilmoituksen" tapahtuneesta. Virallinen hätäilmoitus toisen aluksen puolesta on radio-ohjesäännön mukainen "MAYDAY RELAY" -menettely. NIHDIN tekemä virallinen ilmoitus jäi tavalliseksi radiopuheluksi. Se ei johtanut yleiseen hälytykseen.

Eräs matkustaja soitti GSM -puhelimella hätäkeskuksen numeroon 112 ja ilmoitti karilleajosta. Tätä on pidettävä hätäilmoituksena. Hätäkeskus ilmoitti asiasta edelleen Helsingin meripelastuslohkokeskukselle (MRSC Helsinki) kello 16.57. MRSC hälytti heti Vartiolentueen helikopterin, Suomenlinnan merivartioaseman partioveneeseen, Helsingin Meripelastusyhdistyksen, poliisin, pelastuslaitoksen ja tullin veneet. MRSC tulkitse tilanteen hätätilanteeksi hyvin nopeasti.

Tilanne kirjattiin MRSC:n päiväkirjaan ensimmäisen kerran hätätilanteena kello 17.15, mutta määrittely on tehty jo sitä ennen.

Yleistä hätäliikennettä, jossa hätäsanoma osoitetaan kaikille aluksille, ei käyty. Hälytykset annettiin tavallisena viestiliikenteenä, jossa sanomat osoitetaan erikseen jokaiselle. TUULISPÄÄ ei antanut hätäsanomaa eikä kukaan antanut hätäsanomaa TUULISPÄÄN puolesta.

2.3.3 Aluksen pelastaminen

Pelastustoimet sujuivat nopeasti ja tehokkaasti.



3 JOHTOPÄÄTÖKSET

1. TUULISPÄÄN varusteet olivat määräysten mukaiset.
2. Aluksen asiakirjat olivat kunnossa.
3. Alukselta puuttui miehistödistuksen edellyttämä kansimies.
4. TUULISPÄÄ ajoi karilleajohetkellä väylän ulkopuolella. Näin ajettaessa navigoijan on hahmotettava turvallinen vesialue kiintopisteiden avulla. Näin ei tehty.
5. Onnettomuudessa ei annettu radio-ohjesäännön mukaista hätäsanomaa eikä käyty sen mukaista hätäliikennettä. Hätäilmoituksen teki yksi matkustaja matkapuhelimella Helsingin hätäkeskukseen, joka välitti ilmoituksen meripelastuslohkokeskukseen. Hätäilmoituksen antamisesta syntyi erimielisyyttä ilmoituksen antajan sekä päällikön ja matkanjohtajan välillä. Myöhemmin päällikkö pyysi paikalle saapunutta meripelastusalausta tekemään asiasta "virallisen ilmoituksen".



4 SUOSITUKSET

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

Helsingissä 10.7.2002

Kari Larjo

Kari Lehtola

Pirjo Valkama-Joutsen

LÄHDELUETTELO

1. Helsingin merioikeuden pöytäkirja numero 21960/00/19343/31.8.2000 TUULISPÄÄn päällikön antamasta meriselityksestä.

Pöytäkirjan liitteet:

- 1.1 TUULISPÄÄn varustajan antama merionnettomuusilmoitus 29.8.2000.
 - 1.2 Alusrekisterin ote.
 - 1.3 Pöytäkirja ylimääräisestä rungonkatsastuksesta 22.8.2000.
 - 1.4 Miehistodistus 9.7.1997.
 - 1.5 Kuulutus meriselityksen antamisesta 29.8.2000.
 - 1.6 Pöytäkirja TUULISPÄÄn päällikön kuulemisesta meriselitystilaisuudessa 31.8.2000.
2. Helsingin meripelastuslohkokeskuksen laatima hätäilmoitus 12.8.2000.
 3. Helsingin meripelastuslohkokeskuksen toimenpideluettelo TUULISPÄÄn karilleajosta (meripelastustehtävä numero 585/00/SLMV/Hel).
 4. Helsingin meripelastusyhdistyksen laatima selvitys sairaankuljetuksesta 12.08.2000.
 5. Pelastusalus NIHTIn päällikön laatima lista NIHTIn pelastamista matkustajista.
 6. Pelastusalus ANTTI HUIMAn päällikön laatima lista ANTTI HUIMAn pelastamista matkustajista.