



Tutkintaselostus

B2/2008M

Kalastusalus MASI, FIN 219-V, kalastajan hukkuminen 5.11.2008 Hanön lahdella Ruotsissa

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

Onnettomuustutkintakeskus
Centralen för undersökning av olyckor
Accident Investigation Board

Osoite / Address:	Sörnäisten rantatie 33 C FIN-00500 HELSINKI	Address:	Sörnäs strandväg 33 C 00500 HELSINGFORS
Puhelin / Telefon: Telephone:	(09) 1606 7643 +358 9 1606 7643		
Fax: Fax:	(09) 1606 7811 +358 9 1606 7811		
Sähköposti: E-post: Email:	onnettomuustutkinta@om.fi tai etunimi.sukunimi@om.fi onnettomuustutkinta@om.fi eller förnamn.släktnamn@om.fi onnettomuustutkinta@om.fi or first name.last name@om.fi		
Internet:	www.onnettomuustutkinta.fi		

Henkilöstö / Personal / Personnel:

Johtaja / Direktör / Director	Tuomo Karppinen
Hallintopäällikkö / Förvaltningsdirektör / Administrative Director	Pirjo Valkama-Joutsen
Osastosihteeri / Avdelningssekreterare / Assistant	Sini Järvi
Toimistosihteeri / Byråsekreterare / Assistant	Leena Leskelä
Ilmailuonnettomuudet / Flygolyckor / Aviation accidents	
Johtava tutkija / Ledande utredare / Chief Air Accident Investigator	Hannu Melaranta (vv) Markus Bergman
Erikoistutkija / Utredare / Air Accident Investigator	Tii-Maria Siitonen
Raideliikenneonnettomuudet / Spårtrafikolyckor / Rail accidents	
Johtava tutkija / Ledande utredare / Chief Rail Accident Investigator	Esko Värhtiö
Erikoistutkija / Utredare / Rail Accident Investigator	Reijo Mynttinen
Vesiliikenneonnettomuudet / Sjöfartsolyckor / Marine accidents	
Johtava tutkija / Ledande utredare / Chief Marine Accident Investigator	Martti Heikkilä
Erikoistutkija / Utredare / Marine Accident Investigator	Risto Repo
Muut onnettomuudet / Övriga olyckor / Other accidents	
Johtava tutkija / Ledande utredare / Chief Accident Investigator	Kai Valonen

Käännös / Översättning

PasaNet Oy

TIIVISTELMÄ

Suomalainen kalastusalus MASI kalasti eteläisellä Itämerellä "kotisatamastaan" Nordersundista käsin. Aluksella oli 5. marraskuuta 2008 kippari, joka myös omisti aluksen ja hänen apunaan kansimies/kalastaja. Molemmat olivat suomen kansalaisia. Laskiessaan verkkoja kansimies oli aluksen peräkannella ja kippari ohjaamossa. Yhtäkkiä kansimies huusi "seis, seis, apua". Kippari pysäytti koneen ja kääntyi katsomaan perään päin. Hän näki kansimiehen joutuvan reelingin yli mereen. Kippari tuli perään ja yritti auttaa miehen ylös, mutta tämä oli sotkeutunut verkkoon. Verkon ja miehen paino olivat liikaa, jotta kippari olisi onnistunut vetämään miehen ylös. Kippari peruutti vielä alusta taaksepäin ja yritti saada avustettua kansimiehen ylös, mutta tämä sotkeutui vain lisää verkkoon, eikä hänessä enää näkynyt elonmerkkejä. Kippari sitoi verkon reelinkiin ja juoksi VHF- radion luo ja huusi MayDay hätäilmoituksen ja aluksen position. Tanskalainen Lyngby Radio vastasi ja kippari kertoi tapahtuneesta. Tämän jälkeen hän sitoi verkkoon poijun. Paikalle tuli noin puolen tunnin kuluttua kalastusalus ANN-MARIE, joka otti verkkopojun alukseensa ja vinssasi verkon ylös. Kansimies nousi verkon mukana pinnalle, mutta hänen alukseen nostaminen epäonnistui; hän lipsahti pois verkosta ja upposi. Vainajaa ei ole löytynyt.

Onnettomuuden syinä oli aluksen liian pieni miehitys, puutteellinen työturvallisuusvarustus ja huonot sääolosuhteet.

Tutkija suosittelee kalastusaluksen turvallisuusvalvonnan tehostamista.

SAMMANDRAG

FISKEFARTYGET MASI, FIN 219-V, FISKARE DRUNKNAR DEN 5 NOVEMBER 2008 I HANÖBUKTEN, SVERIGE

Det finska fiskefartyget MASI fiskade i södra Östersjön med Nordersund som "hemhamn". Den 5 november 2008 bestod besättningen på MASI av skepparen som ägde fartyget och en däcksmän/fiskare. Båda var finska medborgare. När näten lades ut befann sig däcksmannen på akterdäck och skepparen i styrhytten. Plötsligt ropade däcksmannen "stopp, stopp, hjälp". Skepparen stoppade båten och vände sig mot aktern. Han såg däcksmannen falla överbord. Skepparen tog sig till aktern och försökte hjälpa upp mannen, men denne hade blivit intrasslad i nätet. Tillsammans var nätet och mannen för tunga och skepparen lyckades inte dra mannen upp på däck. Skepparen backade fartyget och försökte ännu en gång hjälpa däcksmannen upp på däck, men denne blev bara mer intrasslad i nätet och visade inte längre några livstecken. Skepparen band fast nätet i relingen, sprang till VHF-radion och sände ett Mayday-nödanrop med fartygets position. Danska Lyngby Radio svarade på nödanropet och skepparen berättade vad som hade hänt. Sedan fäste han en boj vid nätet. Ungefär en halv timme senare anlände fiskefartyget ANN-MARIE till platsen, tog upp nätbojen och drog upp nätet med vinsch. Däcksmannen kom upp till ytan med nätet men försöket att lyfta honom ombord misslyckades; han gled loss från nätet och sjönk. Liket har inte hittats.

Orsakerna till olyckan var underbemanning på fartyget, brister i skyddsutrustningen och svåra väderförhållanden.

Utredaren rekommenderar att skyddstillsynen över fiskefartyg förstärks.



SUMMARY

FISHING VESSEL MASI, FIN 219-V, DROWNING OF A FISHERMAN ON 5 NOVEMBER 2008 IN HANÖ BAY, SWEDEN

The Finnish fishing vessel MASI was fishing in the southern Baltic Sea off its "home port" of Nordersund. On the 5th of November 2008, the vessel was manned by the skipper, who also was the owner of the vessel, assisted by a deck hand/fisherman. Both were Finnish citizens. The deck man was on the aft deck lowering nets, while the skipper was in the cab. Suddenly, the deck man called out, "stop, stop, help". The skipper switched off the engine and turned to look towards the aft. He saw the deck hand being pulled over the railing into the sea. The skipper came to the aft and tried to help the man up, but he was entangled in the net. The combined weight of the net and the man were too much for the skipper to succeed in pulling the man up. The skipper went to reverse the vessel and tried to help the deck hand up, but he only got more entangled in the net, and no longer showed vital signs. The skipper tied the net to the railing, ran to the VHF radio and made an emergency call, giving the position of the vessel. The Danish Lyngby Radio responded, and the skipper reported what had happened. After this, he tied a buoy to the net. Some thirty minutes later, the fishing vessel ANN-MARIE came to the scene, pulled the net buoy into the vessel and winched the net up. The deck hand surfaced with the net, but lifting him into the vessel failed; he slid out of the net and sank. The body has not been found.

The cause of the accident was inadequate manning of the vessel, inadequate occupational safety equipment and poor weather conditions.

The investigator recommends more effective safety monitoring of fishing vessels.

SISÄLLYSLUETTELO

TIIVISTELMÄ.....	I
SAMMANDRAG.....	I
SUMMARY	II
ALKUSANAT	V
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 Muut järjestelmät	1
1.2 Onnettomuustapahtuma.....	1
1.2.1 Sääolosuhteet.....	1
1.2.2 Onnettomuusmatka ja sen valmistelu	2
1.2.3 Tapahtumapaikka	3
1.2.4 Tapahtuma	3
1.2.5 Toimenpiteet tapahtuman jälkeen.....	5
1.2.6 Henkilövahingot.....	5
1.2.7 Aluksen vahingot	5
1.2.8 Muut vahingot.....	5
1.3 Pelastustoiminta.....	6
1.3.1 Hälytystoiminta	6
1.3.2 Pelastustoiminnan käynnistyminen.....	6
1.3.3 Matkustajien evakuointi	6
1.3.4 Aluksen pelastaminen	6
1.4 Tehdyt erillisselvitykset.....	6
1.4.1 Tutkimukset onnettomuusaluksessa ja tapahtumapaikalla.....	6
1.4.2 Tekniset tutkimukset.....	6
1.4.3 Muut tutkimukset	6
1.5 Toimintaa ohjaavat säädökset ja määräykset	7
1.5.1 Kansallinen lainsäädäntö.....	7
1.5.2 Viranomaismääräykset ja ohjeet; miehitys ja pätevyydet	7
1.5.3 Työturvallisuus.....	7



1.5.4 Vireystila.....	8
1.5.5 Työsopimus.....	8
2 ANALYYSI	9
3 JOHTOPÄÄTÖKSET	11
4 TOTEUTETUT TOIMENPITEET	13
5 TURVALLISUUSSUOSITUKSET	15

LIITTEET (julkaisun lopussa)

- Liite 1. Maa- ja metsätalousministeriön lausunto
- Liite 2. Suomen Ammattikalastajaliitto SAKL ry – Finlands Yrkesfiskarförbund FYFF rf lausunto
- Liite 3. Österbottens Fiskeriförsäkringsföreningin lausunto



Kuva 1. Kuva aluksesta v. 2009

ALKUSANAT

Suomalainen kalastusalus MASI kalasti eteläisellä Itämerellä ”kotisatamastaan” Nordersundista käsin. Marraskuun 5. 2008 aluksella oli kippari, joka myös omisti aluksen ja hänen apunaan kansimies/kalastaja. Laskettaessa verkkoja kansimies oli aluksen peräkannella ja kippari ohjaamossa. Yhtäkkiä kansimies huusi ”seis, seis, apua”. Kippari pysäytti koneen ja kääntyi katsomaan perään päin. Hän näki kansimiehen joutuvan reelingin yli mereen. Kippari tuli perään ja näki kansimiehen noin 40–45 metrin päässä meressä Hän peräytti aluksen vedessä olleen luo ja yritti auttaa miehen ylös, mutta tämä oli sotkeutunut verkkoon. Huolimatta pelastusyrityksistä, mies lopulta upposi mereen.

Onnettomuustutkintakeskus sai tiedon tapahtumasta ruotsin merenkulkuviranomaisilta 6.11.2008. Tutkijaksi nimitettiin erikoistutkija Risto **Repo**. Tutkija oli paikalla Vaasan merioikeudessa kun päällikkö antoi asiassa meriselityksen 28.1.2009. Tutkintaselostuksen on kääntänyt ruotsiksi PasaNet Oy.

Tutkintaselostus on lähetetty esitettyjen suositusten osalta lausuntoa varten merenkulku-, ja työsuojeluviranomaisille, Maa- ja metsätalousministeriön kalatalousosastolle ja Suomen Ammattikalastajien liitolle sekä kalastusvakuutusyhdistyksille. Mahdollisia kommentteja varten tutkintaselostus lähetettiin MASIn onnettomuuden aikaiselle omistajalle. Saadut lausunnot ovat tämän julkaisun lopussa liitteinä.

Tutkinnan lähdemateriaali on taltioitu Onnettomuustutkintakeskuksen arkistoon.

1 TAPAHTUMAT JA TUTKIMUKSET

1.1 Alus

1.1.1 Yleistiedot

Nimi	MASI
Tyyppi	Kalastusalus
Rekisteritunnus	FIN-219-V
Rakennuspaikka ja -aika	Kokkola 1984
Suurin pituus	12,50 m
Suurin leveys	3,50 m
Brutto	16,93
Pyödykset	Ajoverkko, pohjaverkko, ajosiima

1.1.2 Miehitys

Aluksen miehitystodistuksessa edellytettiin kolmen hengen miehitystä. Todellinen miehitys oli kaksi henkilöä, kippari ja kansimies/kalastaja.

1.1.3 Ohjaamo ja sen laitteet

1.1.4 Koneisto ja konehuone

Aluksen propulsiokoneistona on 233 kW dieselmoottori. Varsinaisen ohjaamon lisäksi on aluksen peräosassa pääkoneen käytön ja ohjailun käyttökahvat.

1.1.5 Muut järjestelmät

Verkot lasketaan kannella olevista hinkaloista yksi toisensa jälkeen yhtenä verkkojatana ja laskettaessa verkot merkitään poijuilla. Verkon paino on 7 kg/metri. Normaalin verkkojatan pituus on 1500 metriä.

1.2 Onnettomuustapahtuma

1.2.1 Sääolosuhteet

Alueella oli 12–13 m/s koillistuuli ja kohtuullinen aallokko. Veden lämpötila oli +10 astetta.

1.2.2 Onnettomuusmatka ja sen valmistelu

Aluksella oli ollut 3.11.2008 pieniä ongelmia vuotaneen letkun vuoksi. Vuoto korjattiin merellä. Tämän vuoksi alus tuli satamaan yöllä klo 01–01.30 aikoihin. Vain parin tunnin levon jälkeen alus lähti takaisin merelle, vaikka sää oli ukonilman vuoksi huono. Tuolloin kippari sanoi kansimiehelle, että tänään tullaan satamaan takaisin normaalia aikaisemmin, jotta he saisivat levätä. Kipparin mukaan¹ he nukkuivat 7–8 tuntia ennen merelle lähtöä. Onnettomuusmatkalle he lähtivät aamuyöllä klo 02.30 ja ajoivat 18 mailin matkan. Tuulen voimakkuus oli tuolloin 10–11 m/s koillisesta ja tuulen voima oli yltyvässä.

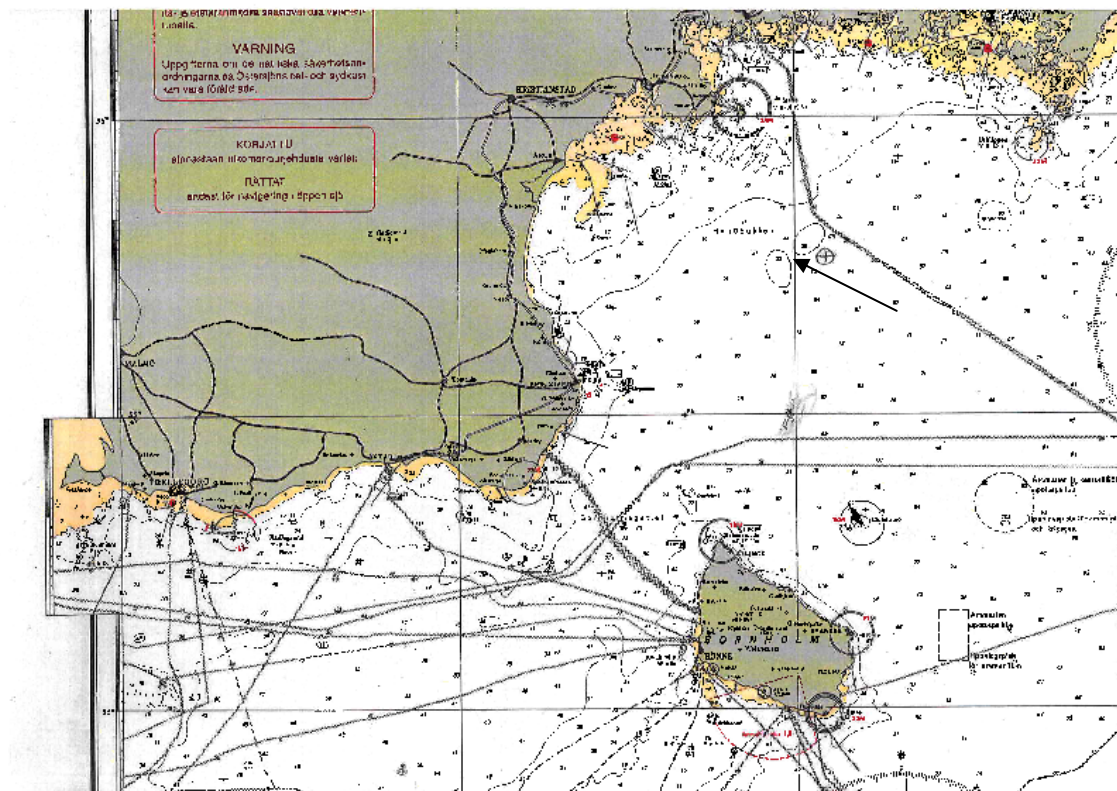


Kuva 2. MASIn peräkansi, josta verkot lasketaan perän partaan yli mereen. Partaan korkeus kannesta on noin 85 cm. (kuva uuden omistajan ajalta).

Kun MASI aloitti verkkojen laskun, tuli vastaan toinen kalastusalus, ANN-MARIE, joka kysyi MASIn kipparilta, olivatko läheiset verkkopojut tämän. Toinen alus ilmoitti ajaneensa verkkojen yli, koska ei ollut nähnyt tutkassaan aallokon vuoksi poijuja ja kehotti MASia nostamaan verkkonsa. MASIn kippari ilmoitti, että he laskevat ensin pari verkkolenkkiä veteen, jotta seuraaville päiville olisi riittävästi koettavaa. Tuuli oli tuolloin koillisesta 12–13 m/s.

¹ Meriselitys 28.1.2009 Vaasa

1.2.3 Tapahtumapaikka



Kuva 3. Tapahtumapaikka merkattu kuvaan mustalla nuolella.

1.2.4 Tapahtuma

Kippari ajoi ohjaamosta ja kansimies laski verkkoja mereen ja kun toisen verkkolenkin lasku² oli puolivälissä, huusi kansimies "Stop, Stop, Hjälp". Kippari kääntyi katsomaan, mitä tapahtui, ja käänsi koneen pakille. Hän näki kansimiehen lentävän reelingin yli. Kippari peruutti alusta, mutta se piti tehdä varoen, ettei kansimies joutuisi potkuriin. Kippari juoksi aluksen peräosaan puukko mukanaan ja totesi verkon olevan tiukasti pohjaa kohti ja kansimies oli sotkeutuneena siihen.

Aluksen peräosassa kannella on koneen hallintakahva ja ohjaamon takana olevan verkkovintturin käyttökahva. Kippari sai vedettyä verkkoon sotkeutuneen lähemmäs, mutta ei kyennyt saamaan tätä ylös asti. Mies sotkeutui koko ajan lisää verkkoon. Kippari peruutti alusta jonkin verran ja sai vedettyä kansimiehen osittain aluksen partaalle. Hän ei kuitenkaan pystynyt nostamaan kansimiestä partaan yli alukselle. Hän sotkeutui itsekin verkkoon ja oli vaarassa joutua sen mukana mereen.

Kansimies ei osoittanut enää elonmerkkejä. Kippari sitoi verkon kiinni partaaseen ja juoksi ohjaamoon, jossa hän teki VHF-puhelimella hätäilmoituksen kanavalla 16. Tanskalainen Lyngby Radio vastasi ja kippari kertoi onnettomuudesta. Sen jälkeen hän kiinnitti verkkoon poijun ja laski sen mereen. Kansimies upposi verkon mukana syvyyteen.

² Yksi verkkolenkki käsittää noin 12–15 verkkoa, yhden verkon pituus on noin 100 metriä.



Kuva 4. MASI Nögersundissa v.2007, verkkovinssi näkyy ohjaamon takana kuvan vasemmassa laidassa.



Kuva 5 Näkymä ohjaamosta kannelle



Kuva 6. MASIn peräosa, partaan korkeus vedenpinnasta on suuri

1.2.5 Toimenpiteet tapahtuman jälkeen

Noin puolen tunnin kuluttua paikalle saapui ANN-MARIE, jonka miehistö otti poijulla merkityn verkon vinssilleen ja vinssasi verkkoa ylös. Hukkunut kansimies nousi verkon mukana pinnalle. Miehet leikkasivat puukoilla verkkoa kansimiehen jalkojen ympäriltä ja yrittivät nostaa miehen ylös. Miehen sadetakki nousi tuolloin pään yli ja kun nostajat yrittivät vaihtaa otetta, putosi mies mereen ja upposi. Pelastusyritys kesti noin 15 minuuttia.

1.2.6 Henkilövahingot

Kansimies hukkui.

1.2.7 Aluksen vahingot

Ei tullut.

1.2.8 Muut vahingot

Ei muita vahinkoja.

1.3 Pelastustoiminta

1.3.1 Hälytystoiminta

Kipparin VHF-puhelimella antama hätäilmoitus kuultiin Lyngby-Radiossa. Tämä välitti hätäilmoituksen MayDay-Relay viestillä, mutta antoi onnettomuuspaikan hieman virheellisesti. Tämä käynnisti meripelastusorganisaation sekä Tanskassa että Ruotsissa. Lähellä ollut ANN-MARIE kuuli hälytyksen ja ilmoitti ruotsalaiselle meripelastusasema Hörvikille menevänsä auttamaan.

1.3.2 Pelastustoiminnan käynnistyminen

Aluksi ei ollut täysin selvää, oliko onnettomuus tapahtunut Tanskan, Ruotsin vai kansainvälisellä vesialueella. Ruotsista hälytettiin pelastushelikopteri, mutta Ronnebyn pelastushelikopteri oli ollut lentokiellossa edellisestä illasta alkaen eikä voinut lähteä pelastustoimeen. Århusista, Tanskasta lähetettiin pelastushelikopteri paikalle. Sen onnettomuuspaikalle tulo kesti hieman yli puolitoista tuntia.

1.3.3 Matkustajien evakuointi

Aluksella ei ollut matkustajia.

1.3.4 Aluksen pelastaminen

Alus ei vaurioitunut.

1.4 Tehdyt erillisselvitykset

1.4.1 Tutkimukset onnettomuusaluksessa ja tapahtumapaikalla

Alus ajoi karikolle Nordersundin satamassa lokakuussa 2007. Vahinkoja selvittänyt Österbottens Fiskeriförsäkringsföreningin edustaja on toimittanut tutkijalle valokuvia aluksesta. Alus on vaihtanut 5.11.2008 tapahtuneen onnettomuuden jälkeen omistajaa. Uusi omistaja on muuttanut alusta hieman. Tutkija on saanut valokuvia aluksesta sen nykykunnossa syksyllä 2009.

1.4.2 Tekniset tutkimukset

Aluksen kippari antoi Vaasan merioikeudelle meriselityksen. Tutkija oli paikalla meriselitystilaisuudessa. Meriselitysasiakirjat ovat olleet tutkijan käytössä.

1.4.3 Muut tutkimukset

Merenkulkuviranomainen omalta osaltaan vaati kipparilta meriselityksen antamista. Työsuojeluviranomaiset ovat tutkineet asian työtapaturmana.

1.5 Toimintaa ohjaavat säädökset ja määräykset

1.5.1 Kansallinen lainsäädäntö

Alukselle oli Maa- ja metsätalousministeriössä annettu erityiskalastuslupia lohen ajo-verkkokalastukselle³ ja turskankalastukselle koko Itämeren alueelle.

1.5.2 Viranomaismääräykset ja ohjeet; miehitys ja pätevyudet

Aluksen miehistodistus edellytti kolmen (3) hengen miehistöä. Alus oli alimiehitetty.

Uhrilla oli lyhyt kokemus kalastusaluksilla työskentelystä. Päälikkö ei tiennyt oliko uhri saanut kalastustyötä koskevan turvallisuuskoulutuksen. Kipparin lääkärintodistuksen voimassaolo oli umpeutunut ennen tapahtuman ajankohtaa.

1.5.3 Työturvallisuus

Aluksen varusteisiin ei kuulunut työssä käytettäviä pelastusliivejä. Kippari piti pelastusliivien käyttöä työssä hankalana. Hän ei ollut koskaan kokeillut ns. paukkuliivejä (kaasupatruunalla täyttyviä pelastusliivejä). Aluksella oli vain "perinteisiä" styrox -kellukkeilla varustettuja liivejä, jotka ovat kömpelöt työkäytössä.

Kippari kertoi ohjeistaneensa kansimiestä usein verkkopaljujen pitämisestä riittävän matalina. Hän kertoi, että kansimies usein teki verkkokasista liian suuret. Hän täytti verkkopaljut liian korkeiksi ja tämän vuoksi verkkojen laskussa oli ongelmia.



Kuva 7. Kaasupatruunalla täyttyvät pelastusliivit, ns. paukkuliivit.

³ Lohen ajoverkkokalastuskielto astui voimaan 1.1.2008.

1.5.4 Vireystila

Kippari kertoi, että onnettomuusmatkaa edeltäneenä päivänä he palasivat satamaan normaalia aiemmin. Aluksella oli ollut ongelmia vuotavan vesiletkun kanssa ja se piti korjata. Tämän jälkeen he saivat noin 7–8 tunnin levon tapahtumaa edeltäneenä yönä.

1.5.5 Työsopimus

Kippari ei ollut tehnyt kansimiehen kanssa kirjallista työsopimusta. Palkkaus perustui alan yleiseen tapaan; alus saa puolet saaliin arvosta, toinen puoli jaetaan miehistön kesken. Kalan ostaja maksoi suoraan kansimiehelle hänen osuutensa, 25% saaliista.

2 ANALYYSI

MASI oli puutteellisesti miehitetty ja varustettu. Aluksella olisi tullut olla vähintään kolmen hengen miehistö. Yhden henkilön puuttumisen syynä on ollut päällikön mukaan väärinymmärrys siitä, miten miehitystodistusta tuli tulkita. Toisena syynä päällikkö piti siitä, että pätevää työvoimaa kalastusaluksille ei ole tarjolla. Todennäköisin syy kuitenkin on taloudellinen. Pienehkön aluksen saaliin jakaminen aluksen ja kolmen hengen kesken olisi vähentänyt kipparin ja kansimiehen ansioita merkittävästi.

Onnettomuudessa kuollut kansimies oli melko kokematon työssään. Hän ei ollut saanut vaadittua työturvallisuuskoulutusta. Aluksen varusteissa ei ollut kalastustyön aikana tarpeellista henkilönsuojainta, työssä helposti käytettävää pelastusliiviä. Onnettomuus osoittaa, kuinka tärkeää on varustaa kalastusalukset nykyaikaisilla henkilönsuojaimilla.

Säätila oli aluksen kokoon ja työtehtävään, verkkojen laskuun nähden vaativa.

Mikäli kansimiehellä olisi ollut päällään automaattisesti vedessä laukeava pelastusliivi, olisi sen nostolenkkiin voinut kiinnittää vinssin koukun. Tämä olisi mahdollisesti helpottanut hänen pelastamistaan. ANN-MARIEN miehistön irrotettua uhrin verkosta, tämä ei olisi uponnut, vaan jäänyt liivin kannattelemana kellumaan.

Viranomaisten valvonta- ja katsastustoiminta on omalta osaltaan epäonnistunut. Merenkulkuviranomainen ei ole varmistanut miehityspäätöksen täyttämistä ja tarvittavien pätevyyksien oloa aluksella. Myös aluksen varustuksen puutteellisuus henkilönsuojainten osalta on osa viranomaisvalvonnan epäonnistumista.

Maa- ja metsätalousministeriön erityisluvan kalastaa Itämeren alueella on saanut runsaat 10 kalastusalueita. Osa aluksista pitää "kotisatamanaan" ympärivuotisesti eteläisen Itämeren satamia. Tutkijan tietojen mukaan merenkulkuviranomainen käy aluksilla tekemässä määräaikaikatsastuksia. Muiden viranomaisten tekemää konkreettista valvontaa ei ilmeisesti ole.

Tutkija ei ota kantaa, minkä viranomaisen tarkastustoiminnan tulisi kattaa myös työturvallisuusvalvonta suomalaisella aluksella ulkomaisilla kalastusvesillä, mutta mitä ilmeisimmin satamavaltion viranomainen ei valvontaa tee.

3 JOHTOPÄÄTÖKSET

Alus oli vajaasti miehitetty.

Kansimiehellä ei ollut tarpeellista pätevyyttä.

Aluksella oli puutteellinen turvallisuusvarustus.

Säätila oli aluksen kokoon ja kalastustapaan nähden huono. Tämä korostui miehistön pienuuden johdosta.

Lähimpänä onnettomuuspaikkaa ollut ruotsalainen meripelastushelikopteri oli lentokiellossa, pelastusyksiköitä ei saatu paikalle ajoissa.

Kalastusaluksen toiminnan viranomaisvalvonta ulkomaisissa satamissa ei toimi.

4 TOTEUTETUT TOIMENPITEET

MASI on siirtynyt uudelle omistajalle Suomessa. Alukseen on tehty joitakin muutoksia kalastustapaan liittyen. MASIn entinen omistaja on hankkinut suuremman aluksen, jolla operoi eteläisellä Itämerellä.

5 TURVALLISUUSSUOSITUKSET

Suomen ammattikalastajaliitto toteutti vuosina 2004–2005 kalastajien turvallisuushankkeen. Hanketta rahoitettiin mm. Euroopan Unionin aluekehitysrahastosta. Hankkeessa korostui mm. henkilönsuojainten olemattomuus ja/tai puutteellinen käyttö kalastusalueilla. Hankkeen tulosten levitys ja sisäistäminen kalastajien keskuudessa tämän nyt tutkitun onnettomuuden perusteella eivät ole menneet perille.

1. *Tutkija suosittaa, että valvontaviranomaiset omalta osaltaan ja kalastajien yhdistykset ml. kalastusvakuutusyhdistykset valvoisivat, että alusten henkilönsuojainten määrä ja laatu ovat riittävät.*

Avomerikalastuksessa on erityisen tärkeää, että aluksella on riittävä miehitys. Tutkijan käsitys on, että suomalaisten alusten kalastaessa muualla kuin Suomesta käsin, valvontatoimi ei aktiivisesti seuraa miehitysmääräysten toteutumista. Vajaamiehityksellä työkentelystä ei ole riittäviä sanktioita, vaikka miehityksen taso on selkeä turvallisuustekijä.

- 2 *Tutkija suosittaa, että kalastusta valvovat viranomaiset; merenkulkuviranomainen, työsuojeluviranomainen sekä maa- ja metsätalousministeriö ryhdistävät toimintaansa ja huolehtivat siitä, että miehitysten taso on riittävä turvallisen toiminnan mahdollistamiseksi.*

Helsingissä 22.4.2010



Risto Repo

LIITTEET / BILAGOR

Liite / Bilaga 1	Maa- ja metsätalousministeriön lausunto Jord- och skogsbruksministeriets utlåtande
Liite / Bilaga 2	Suomen Ammattikalastajaliiton lausunto Finlands Yrkesfiskarförbunds utlåtande
Liite / Bilaga 3	Österbottens Fiskeriförsäkringsförenings lausunto Österbottens Fiskeriförsäkringsförenings utlåtande



1(1)

Päivämäärä
16.4.2010Dnro
1150/443/2010

SAAPUNUT

15-04-2010

145/5m

Onnettomuustutkintakeskus
Sörnäisten rantatie 33 C
00500 Helsinki

Viite Lausuntopyyntö n:o 114/5M, 24.3.2010

Asia KALASTUSALUS MASI, FIN-219-V, KALASTAJAN HUKKUMINEN 5.11.2008
HANÖN LAHDELLA RUOTSISSA

Maa- ja metsätalousministeriö on vastaanottanut Onnettomuustutkintakeskuksen sille lähettämän lausuntopyynnön luonnoksesta onnettomuustutkintaselostukseksi B2/2008M.

Ministeriö toteaa onnettomuustutkintaselostuksen sivulla 7 (1.5.1 Kansallinen lainsäädäntö) olevan maininnan, että aluksella oli maa- ja metsätalousministeriössä annettuja erityiskalastuslupia lohien ajoverkkokalastukselle. Toisaalta käsitellyssä oleva onnettomuus sattui 5.11.2008.

On syytä huomauttaa, että Euroopan unionin Neuvoston asetuksen (EY) N:o 2187/2005 9 artiklan 1 kohdan mukaan ajoverkkojen aluksella pitäminen ja käyttö kalastukseen on kielletty 1.1.2008 lukien. Asetuksen 9 artiklan 2 kohdan mukaan vuosina 2006–2007 aluksella sai pitää ajoverkkoja tai käyttää niitä kalastukseen, jos aluksella oli siihen lippujäsenvaltion toimivaltaisen viranomaisen lupa.

Maa- ja metsätalousministeriön ajoverkkojen käytön rajoittamisesta vuosina 2006 ja 2007 antaman asetuksen (121/2006) nojalla työvoima- ja elinkeinokeskus (nykyään ely-keskus) myönsi kalastusaluksen omistajan tai haltijan hakemuksesta ajoverkkokalastusluvat aluskohtaisesti sen jälkeen kun ministeriö oli myöntänyt niihin vahvistukset. Kyseiselle alukselle, MASI (FIN-219-V), oli myönnetty ajoverkkokalastusluvat vuosina 2006 ja 2007 koskien. Sen sijaan vuotta 2008 koskien tällaisia lupia ei enää myönnetty.

Onnettomuustutkintaselostuksen sivulla 1 (1.1.1 Yleistiedot) mainitaan aluksen pyydyksiksi mm. ajoverkot. Ministeriö toteaa, ettei aluksella 1.1.2008 lukien ja siten myös onnettomuushetkellä enää ollut lupaa ajoverkkojen pitämiseen aluksella eikä niiden käyttämiseen kalastuksessa.

Maa- ja metsätalousministeriö yhtyy onnettomuustutkintaselostuksen johtopäätöksiin, jonka mukaan onnettomuushetkellä

- alus oli vajaasti miehitetty;
- kansimiehellä ei ollut tarpeellista pätevyyttä;
- aluksella oli puutteellinen turvallisuusvarustus; sekä
- säätila oli aluksen kokoon ja kalastustapaan nähden huono.

Osastopäällikön sijaisena
apulaisosastopäällikkö


Christian Krogell

Kalatalousylitarkastaja


Harry Kaasinen

Suomen Ammattikalastajaliitto SAKL ry
Finlands Yrkesfiskarförbund FYFF rf

SAAPUNUT

www.sakl.fi

23 -04- 2010



Lapinjärvi 20.4.2010

Onnettomuustutkintakeskus
Erikoistutkija Risto Repo

Viite Lausuntopyyntö 24.3.2010, 114/5M

**Lausunto – kalastusalue Masi, FIN 219-V, kalastajan hukkuminen 5.11.2008 Hanön
lahdella Ruotsissa**

Suomen Ammattikalastajaliitto antaa seuraavan lausunnon otsikkoasiassa.

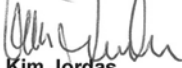
Liitto kannattaa tutkinnan antamia turvallisuussuosituksia.

Liitto toteaa, että liitto toteutti vuosina 2004 – 2005 kalastajien turvallisuushankkeen EU:n kalatalouden ohjausrahaston (KOR) rahoituksella. Hankkeen aikana tuotiin vahvasti esille henkilösuojainten tärkeys. Onnettomuusalueen omistaja ei tuolloin ollut liiton jäsen. Tiedotus- ja valistuskampanjat on toistettava säännöllisin väliajoin, jotta kampanjoiden myönteiset vaikutukset voidaan ylläpitää. SAKL on omalta osaltaan valmis jatkamaan turvallisuustyötä.

Liitto on pitkään ollut huolestunut kalastusalan kannattavuuden kehittymistä, joka valitettavasti myös voi johtaa puutteelliseen miehitykseen. Asiaan vaikuttaa myös kilpailutilanne kokonaisuudessaan Itämeren kalastuksessa. Alan kannattavuuden parantamiseen ja tasapuolisiin kilpailuedellytyksiin on kiinnitettävä huomiota sekä EU:n että kansallisten viranomaisten taholta.

Lohen ajoverkkokalastuskielto astui voimaan 1.1.2008. Tutkinnan kirjaukset aluksen erityiskalastusluvista on syytä tarkistaa.

Suomen Ammattikalastajaliitto SAKL ry


Kim Jorðas
toimitusjohtaja

Jordaksentie 124, 07840 Lindkoski, puh. 0400-720 690, faksi 019-612 749, kim.jordas@sakl.fi
Jordasvägen 124, 07840 Lindkoski, tel. 0400-720 690, fax 019-612 749, kim.jordas@sakl.fi

Österbottens Fiskeriförsäkringsförening

Fredsgatan 20
FIN-65100 VASA

SAAPUNUT

23 -04- 2010

15.4.2010

Centralen för undersökning av olyckor
Sörnäs strandväg 33 C
FIN-00500 HELSINGFORS

Hänvisning: Er begäran om utlåtande 24.3.2010

Ärende: Fiskefartyget MASI, FIN-219-V, fiskare drunknar den 5 november 2008 i
Hanöbukten i Sverige

Österbottens Fiskeriförsäkringsförening har bekantat sig med utkastet och avger
följande utlåtande.

En stor del av det finländska fisket sker i öppet hav utan avsaknad av en
skyddande skärgård. Det vore önskvärt att gränserna för fiskefartygen/-båtarnas
användningsområden klargjordes noggrannare. Ett t.ex. fiskefartyg över 10 m
skall vara besiktigat för att få röra sig inom vissa gränser. Däremot får en mindre
fiskebåt i princip röra sig på ett större område, utan vare sig utrustning,
bemanningscertifikat eller förarkompetens.

För
ÖSTERBOTTENS FISKERIFÖRSÄKRINGSFÖRENING



Leif Kaarto
Verkställande direktör

tel. +358 (0) 6 3218 403
fax. +358 (0) 6 3218 401
GSM + 358 (0) 500 262 001

FO-nummer. 02168253
handelsreg.nr 91.856

Aktia sb 497010-1721278
fornamn.efternamn@fishpoint.net