

TUTKINNAN LOPETTAMINEN (M2015-02)

Tutkinnan aloittaminen

Onnettomuustutkintakeskus päätti käynnistää 11.6.2015 turvallisuustutkinnan saatuaan tiedon yhteysalus M/S Eivorin (FIN) keulavisiirin avoinna olosta aluksen ollessa kulussa. Tutkinnan tavoitteena oli selvittää visiirin avaamisesta aiheutunutta vaaraa alukselle ja sen matkustajille sekä antaa suosituksia yleisen turvallisuuden lisäämiseksi.

Eivor on rakennettu vuonna 1990, sen bruttovetoisuus on 645 sekä matkustajakapasiteetti 195 ja ajoneuvokapasiteetti 19. Tapahtumahetkellä Eivorilla oli miehitystodistuksen vaatima miehitys sekä lisäksi yksi harjoittelija.

Eivorin keulavisiirin avaaminen tapahtui aluksen aikataulun mukaisella matkalla Utöstä Jurmoon 20.5.2015. Tapahtumahetkellä alueella vallitsi selkeä sää tuulen puhaltaessa etelä-lounaasta 5–7 m/s. Aallonkorkeus oli noin 0,2–0,6 metriä.

Eivorin keularakenne

M/S Eivorin keularakenne on koostunut alun perin ylöspäin avautuvasta keulavisiiristä sekä sen peränpuolella olevasta säätiiviistä keulaportista, joilla on merkitystä aluksen meriturvallisuuden kannalta. Tämä järjestely on ollut aluksessa vuoteen 2013, jonka jälkeen autokannen etuosaan, keulaportin perän puolelle asennettiin ajoneuvojen lastausta varten ramppi. Ramppi otettiin käyttöön loppuvuodesta 2014, jotta aluksesta saataisiin jälleen läpiajettava.

Keulavisiirin, keulaportin ja keularampin ohjauspaneeli sijaitsi aluksen ohjaamossa. Visiirin sai avattua suoraan ohjaamosta, mutta keulaportin avaaminen vaati lisäksi avauskomennon vahvistamisen portin luota autokannelta.

Aluksen ollessa kulussa keulavisiiriä avattiin visiirin ja keulaportin väliin kertyneen veden poistamiseksi. Visiiri suljettiin ennen aluksen saapumista Jurmoon.

Tutkintatoimet ja turvallisuushavainnot

Tutkintaryhmä selvitti tapahtumaketjun, kuuli siinä mukana olleita, hankki yhtiön turvallisuusjohtamisjärjestelmää sekä kyseistä alusluokkaa (D-luokan non-SOLAS matkustaja-alus) koskevaa aineistoa ja teetti aluksen keularakenteisiin kohdistuneita kuormituksia koskevan asiantuntija-arvion Aalto-yliopiston meritekniikan professorilla.

Onnettomuustutkintakeskus on tutustunut tutkintaryhmän koostamiin selvi-tyksiin tapahtumasta sekä keularakenteen kestävyyttä koskevaan asiantun-



tijalausuntoon. Näiden perusteella esiin on noussut seuraavat turvallisuus-havainnot:

- Aluksen palauttaminen läpiajettavaksi muutti sen toimintatapaa, mitä ei ollut otettu huomioon aluksen turvallisuusjohtamisjärjestelmässä.
- Lähtökohtaisesti keulavisiirin käyttöä koskevat säädökset edellyttävät sen kiinnioloa aluksen ollessa kulussa.
- Vallinneissa olosuhteissa aluksen keulaportin rakenteiden lujuus oli noin 10-kertainen verrattuna vesimassan aiheuttamaan kuormaan.

Päätös

Turvallisuustutkintalain 2 §:n mukaan Onnettomuustutkintakeskuksen on tutkittava meriliikenteessä tapahtunut hyvin vakava onnettomuus. Se voi tutkia myös muun onnettomuuden ja vaaratilanteen.

Visiirin avaaminen aluksen ollessa kulussa lisää vaaratilanteen syntymisen riskiä. Kyseinen tapahtuma ei kuitenkaan ollut turvallisuustutkintalain 2 §:n tarkoittama vaaratilanne.

Tämän perusteella Onnettomuustutkintakeskus päättää lopettaa tutkiminnan.

Johtaja

Veli-Pekka Nurmi

Johtava tutkija

Risto Haimila

JAKELU

Liikenteen turvallisuusvirasto
Rajavartiolaitos
Poliisihallitus
Rosita Oy
Asianosaiset
Tutkintaryhmä