



M2018-01 Paloveneen törmäys rantaan Kivijärvellä 22.5.2018



M2018-01

ALKUSANAT

Onnettomuustutkintakeskus päätti turvallisuustutkintalain (525/2011) 2 §:n nojalla tutkia 22.5.2018 tapahtuneen paloveneen törmäyksen rantaan Kivijärven kunnan alueella Kirkkosalmessa. Turvallisuustutkinnan tarkoituksena on yleisen turvallisuuden lisääminen, onnettomuuksien ja vaaratilanteiden ehkäiseminen sekä onnettomuuksista aiheutuvien vahinkojen torjuminen. Turvallisuustutkintaa ei tehdä oikeudellisen vastuun kohdentamiseksi.

Tutkintaryhmän johtajaksi nimettiin meriupseeri (evp) Jani Holmberg ja tutkintaryhmän jäseneksi opistoupseeri, merivartio (evp) Matti Salokorpi. Tutkinnanjohtaja oli johtava tutkija Risto Haimila.

Turvallisuustutkinnassa selvitetään tapahtumien kulku, syyt ja seuraukset sekä tehdyt pelastustoimet ja viranomaisten toiminta. Tutkinnassa selvitetään erityisesti, onko turvallisuus otettu riittävästi huomioon onnettomuuteen johtaneessa toiminnassa sekä onnettomuuden tai vaaran aiheuttajina taikka kohteina olleiden laitteiden ja rakenteiden suunnittelussa, valmistuksessa, rakentamisessa ja käytössä. Lisäksi selvitetään, onko johtamis-, valvonta- ja tarkastustoiminta asianmukaisesti järjestetty ja hoidettu. Tarvittaessa on myös selvitettävä mahdolliset puutteet turvallisuutta ja viranomaisia koskevissa säännöksissä ja määräyksissä.

Tutkinnassa selvitettiin myös viranomaisten venehankintoja, muiden pelastuslaitosten alustoimintaa sekä yhteistoimintaa Suomen Meripelastusseuran kanssa.

Tutkintaselostus sisältää selostuksen onnettomuuden kulusta, onnettomuuteen johtaneista tekijöistä ja onnettomuuden seurauksista sekä asianomaisille viranomaisille ja muille toimijoille osoitetut turvallisuussuositukset sellaisiksi toimenpiteiksi, jotka ovat tarpeen yleisen turvallisuuden lisäämiseksi, uusien onnettomuuksien ja vaaratilanteiden ehkäisemiseksi, vahinkojen torjumiseksi sekä pelastus- ja muiden viranomaisten toiminnan tehostamiseksi.

Onnettomuuteen osallisille sekä tutkittavan onnettomuuden alalla valvonnasta vastaaville viranomaisille on varattu tilaisuus antaa lausuntonsa tutkintaselostuksen luonnoksesta. Lausunnot on otettu huomioon tutkintaselostusta viimeisteltäessä. Yhteenveto lausunnoista on tutkintaselostuksen lopussa. Yksityishenkilöiden antamia lausuntoja ei turvallisuustutkintalain mukaisesti julkaista.

Tutkintaselostuksen tiivistelmän on käänntänyt ruotsin ja englannin kielelle Semantix Oy.

Tutkintaselostus ja tiivistelmä on julkaistu Onnettomuustutkintakeskuksen verkkosivuilla osoitteessa www.turvallisuustutkinta.fi.

SISÄLLYSLUETTELO

ALKUSANAT	2
1 TAPAHTUMAT	5
1.1 Tapahtumien kulku.....	5
1.2 Hälytykset ja pelastustoimet.....	7
1.3 Seuraukset.....	8
1.3.1 Henkilövahingot	8
1.3.2 Materiaalivahingot	8
2 TAUSTATIEDOT	9
2.1 Toimintaympäristö, laitteet ja järjestelmät.....	9
2.1.1 Vesialue.....	9
2.1.2 Palovene RKS658.....	9
2.2 Olosuhteet	11
2.3 Henkilöt, organisaatiot ja turvallisuusjohtaminen	11
2.3.1 Osallisten henkilöiden rooli onnettomuudessa	11
2.3.2 Turvakurssi	11
2.3.3 Keski-Suomen pelastuslaitos.....	12
2.4 Viranomaisten toiminta	13
2.4.1 Viranomaisten venekaluston hankinnat ja yhteistyö Sisäministeriössä.....	13
2.4.2 Sisäministeriön pelastusosasto	14
2.4.3 Pelastusvenetyöryhmä (PeVe-tyry)	14
2.4.4 Viranomaisten venekalustoyhteistyöryhmä (VIVE).	15
2.4.5 Suomen ympäristökeskus.....	15
2.4.6 Jyväskylän kaupunki.....	15
2.4.7 Keski-Suomen pelastuslaitos (KSPL)	15
2.4.8 Kivijärven paloasemayksikkö	16
2.4.9 Liikenteen turvallisuusvirasto.....	16
2.5 Pelastustoimen organisaatiot ja toimintavalmius	16
2.5.1 Hätäkeskuslaitos	16
2.6 Tallenteet.....	17
2.6.1 Veneen tallentimet	17
2.6.2 Hätäkeskuksen tallenteet	17
2.7 Säädökset, määräykset, ohjeet ja muut asiakirjat.....	17
2.7.1 Jyväskylän kaupungin toiminta.....	17
2.7.2 Keski-Suomen pelastuslaitoksen toiminta.....	17
2.7.3 Liikenteen turvallisuusviraston toiminta.....	18

2.7.4	Opetusministeriön ohjeistus	18
2.7.5	Kivijärven Tainionmäen yläkoulu	19
2.8	Muut tutkimukset	19
2.8.1	Pelastuslaitosten kumppanuusverkosto.....	19
2.8.2	Helsingin pelastuslaitoksen merellinen toiminta	19
2.8.3	Onnettomuustutkintakeskuksen tutkinta M2016-01.....	19
2.8.4	Suomen Meripelastusseuran merellinen toiminta ja yhteistoiminta pelastuslaitosten kanssa.....	20
3	ANALYYSI	21
3.1	Tapahtuman analysointi	21
3.1.1	Turvakurssi	21
3.1.2	Vene ja venerasti	22
3.1.3	Venematka ja törmäys rantaan.....	23
3.2	Pelastustoimien analysointi	23
3.3	Viranomaisten toiminnan analysointi.....	24
4	JOHTOPÄÄTÖKSET	25
5	TURVALLISUUSSUOSITUKSET	26
5.1	Koulujen opetussuunnitelmiin sisältyvien, koulun ulkopuolella järjestettävien tapahtumien oppilasturvallisuuden parantaminen	26
5.2	Pelastuslaitoksen alustoiminnan kehittäminen	26
5.3	Ammattiveneitä koskevat viranomaismääräykset.....	27
5.4	Toteutetut toimenpiteet.....	27
	LÄHDELUETTELO	28
	YHTEENVETO TUTKINTASELOSTUSLUONNOKSESTA SAADUISTA LAUSUNNOISTA.....	30

1 TAPAHTUMAT

1.1 Tapahtumien kulku

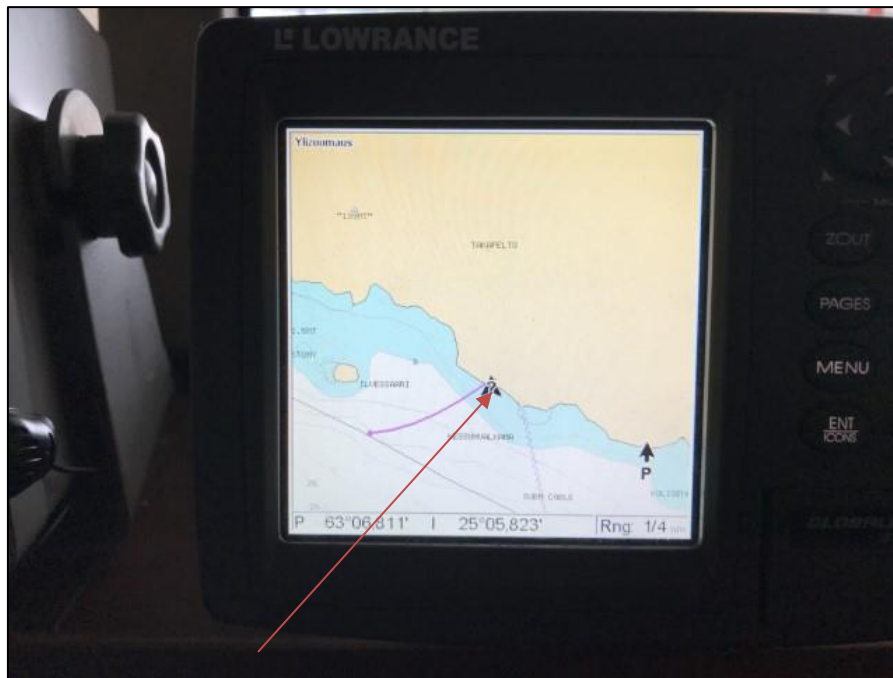
Kivijärven Tainionmäen yläkoulun yhdeksännen luokan oppilaat ja osa koulun opettajista osallistuivat 22.5.2018 koulun järjestämälle turvakurssille. Turvakurssiin liittyen oppilaat osallistuivat Keski-Suomen Pelastuslaitoksen Kivijärven yksikön suunnittelemaan ja pitämään käytännön osioon. Osioon kuului muun muassa ensiapu-, alkusammutus- ja veneilykoulutusta. Oppilaat jakautuivat kahteen ryhmään viimeisellä rastilla, jonka aiheina olivat alkusammutus ja tutustuminen paloveneeseen. Alkusammutusta harjoiteltiin maissa. Paloveneeseen tutustumiseen kuului myös tutustuminen sen ohjailuun viittaportista karttaplotteria apuna käyttäen.

Venerasti oli päivän viimeinen rasti osallistuneelle ryhmälle. Aiemmat venerastikoulutukset olivat sujuneet ilman ongelmia tai vaaratilanteita. Ryhmässä oli opettaja, neljä oppilasta ja veneen päällikkö, joka toimi samalla kouluttajana. Opettaja ei ollut saanut etukäteen tietoa venerastin toiminnan sisällöstä eikä osannut valmistautua siihen. Ryhmä siirtyi veneelle, jossa heille jaettiin pelastusliivit päällepuettavaksi ennen liikkeelle lähtöä. Veneessä ei ollut kaikille toimintakuntoisia pelastusliivejä, jolloin päällikkö teki ratkaisun olla itse ilman pelastusliivejä kyseisen matkan ajan.

Veneen päällikön tarkoituksena oli näyttää ja opastaa oppilaita karttaplotterin avulla tapahtuvaan navigointiin vesistöissä olevan viittaportin lävitse. Suunnitelmana oli ajattaa oppilaat viittaportin lävitse karttaplotterin avulla navigoiden. Päällikkö opasti lyhyesti oppilaita karttaplotteriohjailuun, koska oltiin jäljessä aikataulusta. Veneen etuikkunat ja sivuikkunoiden etuosa oli peitetty mustilla jätösäkeillä näkyvyyden estämiseksi, jotta karttaplotteriin perustuva navigointi olisi todentuntuisempaa.

Käytössä olleeseen karttaan ei oltu tehty reittivalmisteluja, eikä veneessä olevaan karttaplotteriin oltu valmisteltu ajettavaa reittiä. Myöskään erillistä tähyistäjää ei asetettu.

Vene lähti liikkeelle Kivijärven Kirkkojärven laiturista. Veneen päästyä laiturialueelta pois ja lähestyttäessä viittaporttia aloitettiin karttaplotterilla navigointi oppilaiden toimesta veneen päällikön avustaessa heitä. Oppilaiden aloittaessa karttaplotterinavigoinnin päällikkö huomasi edellisen harjoitusryhmän ajosta taltioituneet reittipisteet karttaplotterilla ja päätti poistaa ne. Reittipisteiden poistossa päällikkö teki virhenäppäilyjä. Tällöin päällikön keskittymisen painottui karttaplotterin käyttöön eikä veneen ohjaamiseen, jolloin hän ei huomannut veneen muuttaneen suuntaa kohti rantaa.



Kuva 1. Paloveneen rantaan törmäyksen paikka. (Kuva: Keski-Suomen pelastuslaitos)

Päällikön huomattua veneen lähestyvän rantaa hän ehti kääntää venettä oikealle juuri ennen törmäystä. Opettaja ei myöskään ehtinyt sanoa mitään havaitessaan rannan olevan lähellä juuri ennen törmäystä. Tehon vähennystä ei ehditty tehdä ennen törmäystä. Törmäysnopeus rantaan oli noin 22 solmua (40 km/h).

Veneen liikesuunta ehti muuttua sen verran, että vene törmäsi noin 45 asteen kulmassa rantaan nousten kokonaan ilmaan noin puoli metriä ja päätyen lopulta noin viiden metrin päähän rantaviivasta kuivalle maalle. Vene pysähtyi maalle ja jäi vaurioituneena vasemmalle kyljelle kallistuneena.

Opettaja oli törmäyksen tapahtuessa veneen hytin vasemmassa sisäreunassa, jolloin oppilaat painautuivat hänen päälleen törmäyksen aikana. Veneen päällikkö pysyi veneen hytin sisäpuolella ja satutti päänsä törmäyksessä. Törmäyksen jälkeen veneen päällikkö tarkasti silmämääräisesti ja haastatteleamalla, oliko matkustajilla henkilövahinkoja. Tarkastuksen jälkeen päällikkö ilmoitti tapahtumasta esimiehelleen mutta ei hätäkeskukseen.

Opettaja ja oppilaat poistuivat veneeltä metsän läpi läheiselle tielle, josta koulunkäyntiavustaja haki heidät. Oppilaat määrivät paikan älypuhelimensa karttasovellusten avulla, minkä perusteella osasivat ohjata koulunkäyntiavustajan oikeaan paikkaan. Veneen päällikkö jäi tapahtumapaikalle ja alkoi selvittää veneen siirtämismahdollisuuksia.

Veneen rungossa ei ollut repeämiä ja se siirrettiin veteen kaivinkoneen avulla seuraavana päivänä. Koska veneen koneisto toimi normaalisti, päällikkö ajoi veneen takaisin kotilaituriin. Kotilaiturista vene siirrettiin venetrailerilla paloaseman halliin tarkempaa tarkastusta varten.



Kuva 2. Palovene törmäyksen jälkeen. (Kuva: Keski-Suomen pelastuslaitos)

1.2 Hälytykset ja pelastustoimet

Hätäkeskukseen ei soitettu, koska veneestä oli radioyhteys hätäkeskukseen sekä rannalle jääneeseen pelastuslaitoksen henkilöön.

Vastarannalla ollut silminnäkijä soitti hätäkeskukseen, koska oli havainnut paloveneen ajaneen kovaa vauhtia maalle. Tämän jälkeen hätäkeskuspäivystäjä otti Virve-puhelimella yhteyttä paikalla olleeseen pelastuslaitoksen edustajaan. Tässä vaiheessa hätäkeskuspäivystäjälle ei muodostunut selvää kuvaa tilanteesta, jossa edellä mainittu pelastuslaitoksen edustaja oli samalla myös veneen päällikkö ja osallisena onnettomuudessa. Tämä vaikutti hätäkeskuspäivystäjän jatkotoimenpiteisiin, jotka olisivat edellyttäneet vasteen mukaisen ensihoidon, pelastusviranomaisen ja poliisin yksiköiden hälyttämistä tapahtumapaikalle.

Tilanteen arviointia muodostaessaan hätäkeskuspäivystäjä tiedusteli – samalla myös onnettomuusveneen päällikkönä toimineelta - pelastusviranomaiselta tarvittiinko paikalle lisäapua. Veneen päällikkönä toiminut pelastusviranomainen ilmoitti hätäkeskukseen ettei lisäapua tarvita. Hätäkeskuspäivystäjä ei kyseenalaistanut pelastusviranomaisen tilannearviota lisäavun tarpeesta ja päätti olla lähettämättä sitä paikalle, koska pelastusviranomaisen rooli myös onnettomuusaluksen päällikkönä jäi hänelle epäselväksi.

Opettaja yritti tapahtuman jälkeen useita kertoja soittaa koulun rehtorille, vararehtorille ja erityisopettajalle saamatta heihin yhteyttä. Myöskään opettaja tai kukaan oppilaista ei soittanut hätäkeskukseen ja ilmoittanut tapahtumasta.

Veneessä matkustajina olleet oppilaat selvittivät veneen sijainnin omatoimisesti ja järjestivät kuljetuksen tapahtumapaikalta takaisin koululle. Tämän jälkeen oppilaat sekä opettaja siirtyivät kävellen läheiselle tielle, josta heitä tuli noutamaan koulun kuljetustehtävistä vastaava henkilö.

Saatuun tiedon tapahtumasta koulun rehtori oli ohjannut oppilaita käymään terveyskeskuksessa. Kolme oppilasta sekä opettaja menivät autokyydillä Kivijärven terveysasemalle tarkastettavaksi, mutta tarvittavan henkilökunnan puutteen takia tarkastus ei onnistunut. Rehtori antoi opettajalle luvan päästää oppilaat koteihinsa ja ohjeistaa huoltajia käyttämään oppilaat tarkistettavana. Oppilaat sekä opettaja kävivät lääkärintarkastuksessa vielä seuraavana päivänä Kivijärven terveysasemalla.

Aluksen päällikkö teki onnettomuudesta ilmoituksen esimiehelleen¹ tapahtumapaikalta ja tarkensi onnettomuuden kulun esimiehelleen myöhemmin tapahtumapäivän iltana. Paloasemaryhmän esimies ilmoitti tapahtumasta Keski-Suomen pelastuslaitoksen pelastuspäällikölle seuraavana päivänä.

Laivaisännän² tehtävää Keski-Suomen pelastuslaitoksella hoitanut henkilö ei ollut yhteydessä aluksen päällikköön tapahtuman johdosta. Keski-Suomen pelastuslaitos teki tapahtumailmoituksen Onnettomuustutkintakeskuksen johtajalle 28.5.2018.³

1.3 Seuraukset

1.3.1 Henkilövahingot

Törmäyksessä veneessä olleille henkilöille tuli mustelmia ja veneen päällikölle avohaava pään. Veneen päällikkö hoiti saamansa haavan omatoimisesti, mutta kävi samana päivänä vielä lääkärissä huonovointisuuden vuoksi.

Veneen päällikkö oli vielä tapahtumapäivän iltana yhteydessä esimieheensä, jolloin he päättivät järjestää koulun kanssa yhteistyössä debriefing-tyyppisen tilaisuuden. Tilaisuuteen kutsuttiin onnettomuudessa mukana olleet opettaja, oppilaat sekä oppilaiden vanhemmat. Tilaisuus järjestettiin koululla 24.5.2018 ja siinä keskusteltiin onnettomuudesta.

1.3.2 Materiaalivahingot

Paloveneen pohjaan tuli törmäyksessä iskemäjälkiä, mutta veneeseen ei tullut vuotoja. Veneen koneisto- ja propulsiojärjestelmä säilyivät vaurioitumattomina. Koska propulsiojärjestelmässä ei ollut kölilinjan alapuolisia osia, ne eivät vaurioituneet törmäystä seuranneen maaliuun aikana. Ohjaamon puinen karttapöytä vahingoittui vähäisessä määrin ja osa veneen vasemman puolen kansikaiteista vääntyi sisäänpäin.

¹ 674/1994 Merilaki 18 L 15§

² 370/1995 Laki alusturvallisuuden valvonnasta 1. luku 2 §

³ Kirjallinen ilmoitus meriselitystä varten sekä aluksen käytön yhteydessä tapahtuneesta onnettomuudesta ja vaaratilanteesta ilmoittaminen TRAFI/29104/03.04.01.00/2014

Trafin läntisen merenkulkupiirin tarkastaja antoi luvan käyttää venettä tarkastettuaan sen kunnon 20.6.2018.

2 TAUSTATIEDOT

2.1 Toimintaympäristö, laitteet ja järjestelmät

2.1.1 Vesialue

Onnettomuus tapahtui järviolueella, jolle ei ole Liikenneviraston tuottamaa kartta-aineistoa.

Veneessä käytetään paperikarttana epävirallista veneilykarttaa, jonka painatusvuosi on 2008. Kartassa on maininta ”Tätä veneilykarttaa ei voi käyttää navigointiin”. Käytössä oleva veneilykarttatieto perustuu Järvi-Suomen merenkulkupiirin väyläpäätökseen 28.7.2019 sekä Itä-Suomen vesioikeuden päätökseen 20.5.1997 yleisestä paikallisväylästä. Paikallisväylät on merkitty vesistöön viitoin sekä kiinteillä turvalaitteilla. Karttapohjana käytetään Maanmittauslaitoksen topografikarttaa.

Veneilykarttaan ei oltu tehty reittisuunnitelmaa, joka tukisi optista, tutka- sekä plotterinavigointia. Liikenteen turvallisuusviraston määräyksen⁴ mukaan reittivalmisteluja ei vaadita tehtäväksi ennen matkaa tämän kokoluokan veneelle. Määräyksen perusteella reittisuunnitelma vaaditaan kotimaan liikenteessä olevalle alukselle, jonka bruttovetoisuus on yli 100 tonnia.



Kuva 3. Paloveneen käyttämä veneilykartta. (Kuva: Keski-Suomen pelastuslaitos)

2.1.2 Palovene RKS658

Paloveneen malli on Northal 28 ja sen on valmistanut Kuuselan paja vuonna 1999. Vene on alumiinivalmisteinen ja 9,3 metriä pitkä. Siinä on yksi dieselmoottori, johon on liitetty vesisuihkupropulsiojärjestelmä. Veneen huippunopeus on yli 30 solmua (noin 55km/h).

Liikenteen turvallisuusvirasto oli katsastanut paloveneen kotimaan liikenteen lastialukseksi. Vene on alle 10 metriä pitkä, jolloin siltä ei edellytetä miehistödistusta.

⁴ Aluksen reittisuunnittelu: TRAFI/12134/03.04.01.00/2011

Veneen maksimi henkilömäärä on kuusi, joista yhden on oltava miehistön jäsen. Veneessä on katsastusvaatimuksena kuusi pelastusliiviä^{5 6}. Pelastusliiveinä käytetään paukkuliivejä. Onnettomuushetkellä veneessä oli viisi toimivaa pelastusliiviä:

Veneen navigointivarustukseen kuului mm. karttaplotteri, tutka, kartta ja kompassi. Lisäksi veneessä oli viestintäkalustoa sekä moottorinvalvontamittareita. Veneestä puuttui lain edellyttämä ajopäiväkirja^{7 8}.

Palovenettä on käytetty Kivijärven alueen vesistön epävirallisen venereitistön viitoitusjärjestelmän hoidossa.



Kuva 4. Paloveneen ohjaamo törmäyksen jälkeen. (Kuva: Keski-Suomen pelastuslaitos)

Veneessä olevan karttaplotterin malli on Lowrance 3500c⁹, ja karttatiedoston toimittaja on GlobalMap. Laitetta on valmistettu vuosina 2005 - 2006. Karttatiedosto on vuodelta 2005.

⁵ 1686/2009 Laki aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä

⁶ 1503/2011 Laivavarustelaki

⁷ 674/1994 Merilaki 18 luku 1 §

⁸ Alusten päiväkirjat ja niihin tehtävät merkinnät: TRAFI/35849/03.04.01.00/2015

⁹ Lowrance 3500c, Owners manual – Omistajan käsikirja, jossa annetaan ohjeet laitteen käytöstä ml. reittivalmistelu

2.2 Olosuhteet

Tapahtumahetkellä oli kirkas, aurinkoinen sää. Järvessä ei ollut aallokkoa eikä lähistöllä ollut muuta veneliikennettä. Auringonpaiste heijastui veden pinnasta. Se vaikeutti ulosnäkemistä sivuikkunoiden peittämättömistä alueista. Veneessä, jossa on yksi miehistön jäsen (päällikkö), työkuorma on kohtuullisen suuri, koska päällikkö joutuu navigoimaan, ohjaamaan sekä tähystämään samanaikaisesti.

Tähystäminen oli etusektoriin mahdotonta, koska veneen etuikkunoista ja etummaisista sivuikkunoista ei nähnyt ulos. Päällikkö ei ollut määrännyt ketään tähystäjäksi¹⁰.

2.3 Henkilöt, organisaatiot ja turvallisuusjohtaminen

2.3.1 Osallisten henkilöiden rooli onnettomuudessa

Veneen päällikkönä toimi palomiehen virassa poikkeusluvalla oleva henkilö.

Veneen päälliköllä ei ole Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymää merenkulun koulutusta. Päällikön veneilykokemus perustuu käytännön kouluttautumiseen sekä veneilyharrastajille suunnatun vapaaehtoisen rannikkolaiivurikurssin suorittamiseen ja omaan kiinnostukseen veneilyä kohtaan. Rannikkolaiivurikurssi on sisällöltään teoreettinen.

Saarijärven paloasemaryhmän Kivijärven yksikkö vastaa veneen kausihuolloista ja purjehduskauden aikaisesta valmiudesta itsenäisesti.

Veneen päällikkö oli havainnut ennen harjoitusta yhden paukkuliivin olevan huoltamaton, jolloin sitä ei voinut käyttää. Kivijärven paloasemalla ei ollut korvaavaa pelastusliiviä tilalle, jolloin päällikkö päätti olla harjoituksen ajan itse ilman pelastusliiviä. Muilla harjoitukseen osallistujilla oli huolletut paukliivit puettuina matkan aikana.

Kivijärven Tainionmäen yläkoulun opettaja osallistui ryhmän mukana venerastille. Hänellä ei ollut merenkulullista tehtävää veneessä.

Kurssin oppilaat osallistuivat venerastille osana turvakurssia. Oppilaiden oli tarkoitus ohjailulla venettä päällikön valvonnassa viittaportista karttaplotterin avulla Kivijärven kunnan venesistössä. Oppilaille ei ollut annettu muuta tehtävää liittyen veneen ohjailuun. Oppilaille ei ollut kerrottu venerastin sisällöstä ennalta, vaan perehdytys ja venerastin sisältö kerrottiin vasta paikan päällä ennen veneeseen menoa.

2.3.2 Turvakurssi

Kivijärven Tainionmäen yläkoulun yhdeksännen vuosiluokan oppilaille järjestetään kevätlukukaudella turvakurssi, jossa yhtenä osa-alueena on pelastuslaitoksen toiminnan esittely sekä käytännön pelastustoiminnan harjoitusten tekeminen. Turvakurssi on mainittu koulun vuosisuunnitelmassa, mutta kurssin sisältöä eikä tarkkaa ajankohtaa ole määritetty. Kivijärven paloasema on osallistunut yläkoulun pitämän turvakurssin järjestelyihin viimeiset kymmenen vuotta. Aiempien turvakurssien aikana ei ole tapahtunut turvallisuutta vaarantavia tilanteita, vaikka sen sisältö on ollut samankaltainen.

Pelastuslaitoksen järjestämää turvakurssin osa-aluetta varten ei ole tehty riskinarviointia eikä harjoitussuunnitelmaa. Opettajia ei ole perehdytetty ennen tapahtumaa harjoitusohjelmaan, eikä hätätilanteen varalle oltu annettu suullisia tai kirjallisia ohjeita. Opettajille oli annettu

¹⁰ Vahdinpito aluksella: TRAFI/16654/03.04.01.00/2011

tieto turvakurssista ainoastaan opettajanhuoneen ilmoitustaululla olevassa lukujärjestyksessä. Lukujärjestyksessä oli esitetty turvakurssin aika ja paikka sekä kenelle kurssi oli suunnattu.

Turvakurssin harjoituksen yhtenä aiheena oli opastaa ja demonstroida oppilaille paloveneen käsittelyä rajoitetuissa näkyvyysolosuhteissa¹¹. Näkyvyysolosuhteita veneestä ulos oli heikennetty veneen ohjaamon tuulilasiin ja etusivuikkunoihin kiinnitetyllä mustalla, läpinäkymättömällä muovilla. Veneen päällikkö toimi venerastin vastuullisena kouluttajana ja oli ainoa miehistön jäsen.

Yläkoulun turvallisuussuunnitelma keskittyy kartoittamaan riskejä, jotka esiintyvät koulussa tai koulun välittömässä läheisyydessä. Turvallisuussuunnitelma ei huomioi riskejä sellaisissa tilanteissa, joissa oppilaat ja opettajat ovat koulun alueen ulkopuolella ja tai opetuksen järjestäjänä on jokin ulkopuolinen taho.

2.3.3 Keski-Suomen pelastuslaitos

Keski-Suomen pelastuslaitoksella on toiminta-alueellaan 47 paloasemaa. Hallinnollisesti pelastuslaitos on toiminta-alueen kuntien omistama liikelaitos, jota hallinnoi Jyväskylän kaupunki. Pelastuslaitoksen toiminta rahoitetaan pääosin toiminta-alueen kuntien asukasluvuun suhteutetuilla rahoitusosuuksilla. Kalusto- ja koulutushankkeisiin pelastuslaitos saa ulkopuolista rahoitusta Ympäristöministeriön öljynsuojarahastosta.

Pelastuslaitoksen palvelutasopäätöksessä on selvitetty alueella esiintyvät uhkat, arvioitu niistä aiheutuvat riskit, määritelty toiminnan tavoitteet ja käytettävät voimavarat sekä tarjottavat palvelut ja niiden taso. Palvelutasopäätöksessä on määritelty tehtävien hoitaminen myös häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa.

Pelastuslaitoksen johtokunta tekee päätökset pelastustoimen kehittämistä ja palvelutasoa koskevissa asioissa Keski-Suomen alueella kuultuaan alueen kuntia.¹²

Palvelutason mukaisessa toiminnan kehittämisessä ja rahoittamisessa päätöksentekoon voi vaikuttaa säädösten, ohjauksen ja rahoituksen mahdollinen ristiriitaisuus. Valtakunnalliset, sisäasiainministeriön antamat säädökset ja ohjeet voivat poiketa esimerkiksi kuntalain mukaisista, kaupungin ja kuntatason päätöksentekoa ohjaavista säädösvaatimuksista tai päinvastoin. Sisäministeriössä asiaan on kiinnitetty huomiota ja todettu tarve vahvistaa ja selkeyttää¹³ pelastustoimen valtakunnallista johtamista, suunnittelua, ohjausta, valvontaa ja koordinaatiota.

Keski-Suomen pelastuslaitoksen toiminta-alueen monimuotoisuuden lisäksi uuden pelastuskaluston voimakas tekninen kehittyminen vaatii pelastustoimen ammattilaisilta erityisosaamista. Tämän kouluttaminen sekä siihen liittyvä harjoittelu on riskikartoituksen perusteella kohdistettu pääosin maanteitse liikuteltavan kaluston käyttöön. Resurssipula vaikeuttaa laitekohtaista operatiivisen osaamisen ylläpitoa ja samalla kaluston kokonaishallintaa. Tällöin esimerkiksi yksittäisen pelastajan tavoitetason mukaiset osaamisen tasot ovat haasteellisia hankkia, tuottaa, saavuttaa ja ylläpitää.

Pelastuslaitosten venekaluston hankintaan ja käyttöön sekä miehistöjen koulutukseen liittyviä työryhmähankkeita on viimeisinä vuosina ollut useita. Työryhmien suosituksia ei kuitenkaan ole saatu riittävällä tavalla hyödynnettyä ja toteutettua käytännössä. Suositukset eivät

¹¹ 463/1996 Vesiliikennelaki 2 luku 5 §

¹² Pelastuslaki 29 §

¹³ SM 089: SM julkaisu 18/2010, <http://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/8048300/2009>

ole sisältäneet riittävän selkeää ohjeistusta, miten toimenpiteet olisivat toteutettavissa. Keski-Suomen pelastuslaitoksen palvelutasopäätöksen osalta tämä on johtanut siihen, että venekaluston käytön koulutusta ei ole priorisoitu riskitasolla pelastajan muiden osaamisvaatimusten tasolle.

Pelastuslaitosten kuljetuskaluston hankinnan osalta alueelliset pelastuslaitokset ovat pyrkineet toteuttamaan hankintoja hyvässä yhteistyössä muiden laitosten kanssa. Tästä on esimerkkinä raskaamman venekaluston hankinnat Kymenlaakson pelastuslaitoksen toteuttamana hankintaprosessina.

Keski-Suomen pelastuslaitos ei ole ohjeistanut paloveneiden käyttöä ja ylläpitoa. Henkilöstön toimenkuviin ei ole sisällytetty laivaisännän, eikä veneiden ohjaamiseen, huoltoon ja ylläpitoon liittyviä pätevyysvaatimuksia.

Pelastajan peruskoulutukseen ei kuulu merenkulkukoulutusta, vaan venetoimintaan liittyvä erikoiskoulutus annetaan niiden pelastuslaitosten toimesta, joiden alueella veneitä käytetään. Tässä tapauksessa henkilöstön koulutusta veneiden käyttöön ei ole Keski-Suomen pelastuslaitoksen toimesta ohjeistettu.

Pelastustoiminnan suunnitteluun liittyy useita ohjeita, joista merkittävin on sisäministeriön antama pelastussukellusohje (SM 48/2007). Ohjeessa on esitetty keskeiset perusteet savu-, vesi- ja kemikaalisukellusvalmiuden sekä pintapelastusvalmiuden järjestämiselle.

2.4 Viranomaisten toiminta

2.4.1 Viranomaisten venekaluston hankinnat ja yhteistyö Sisäministeriössä

Sisäministeriön asettama työryhmä¹⁴ on selvittänyt viranomaisten yhteistyömahdollisuuksia ja -tarpeita vesialueilla käytettävän venekaluston hankinnassa ja käytössä.

Sisäministeriön julkaisussa¹⁵ 2010 on mainittu seuraavaa: ”Pelastuslaitosten veneiden käyttöaste on matala ja pienimmillä laitoksilla on ollut vaikeuksia niiden miehittämisessä lähinnä käyttöhenkilöstöltä vaadittavien pätevyysvaatimusten takia. On ilmennyt pyrkimyksiä vaihtaa vanhempia isoja veneitä pienemmiksi, mikä merkitsisi öljyntorjuntavalmiuden heikentymistä. Ongelman ratkaisemiseksi on esitetty eri vaihtoehtoja miehittää veneitä tarvittaessa ulkopuolisella, mm. Merivoimien tai Rajavartiolaitoksen henkilöstöllä. Tämäkään ei ole ongelmattomasti johtunut vaadituista siviilityöveneiden kuljettaja- ja koneenhoitajapätevyyksistä. Alueellisen pelastustoimen ja sen 22 alueellisen pelastuslaitoksen yhteistyö on mahdollistamassa jatkossa yhteistyön tiivistämisen venekaluston hankinnoissa, suunnittelussa, operatiivisessa toiminnassa ja ylläpitävässä huollossa. Lähivuosien tavoitteena on päivittää operatiiviset suunnitelmat sekä hankintaohjelmat”.

Sisäministeriön pelastusosasto on antanut kehittämisestä lausuntonsa 14.10.2008. Lausunnossa mainitaan seuraavaa: ”Pelastustoimessa on parhaillaan ongelmana se, että varsinkin merialueella ja siellä liikennealueella II on vaikea saada ja pitää yllä riittävien pätevyyskirjojen vaatimuksia veneenkuljettajilla”. Liikennealueella II tarkoitetaan kotimaan liikennealueen I ulkopuolella olevaa liikennealuetta.¹⁶

Ongelma pelastuslaitosten veneiden säädöstenmukaisesta kuljettajien pätevyyksistä on siis ollut tiedossa varsin pitkään.

¹⁴ SM 089: SM julkaisu 18/2010, <http://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/8048300/2009>

¹⁵ SM julkaisu 18/2010, <http://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/80483>

¹⁶ Trafi määräys kotimaan liikenteen liikennealueen rajat 15.3.2010 TRAFI/7106/03.04.01.00/2010

Osa aluepelastuslaitoksista on toteuttanut asian ratkaisemiseksi mittavan hallinnollisen työn (muun muassa palvelutasopäätös, riskikartoitus, toimintakäsikirja) ja hankkinut henkilöstölleen säädösten mukaista, toiminta-alueelle ja veneen kokoluokkaan soveltuvaa veneenkuljettajan koulutusta.

2.4.2 Sisäministeriön pelastusosasto

Sisäministeriön pelastusosasto valvoo ja ohjeistaa 22:n pelastuslaitoksen toimintaa. Pelastuslaitosten toiminta on kuntien rahoittamaa, eikä Sisäministeriön pelastusosastolla ole käytössään valtion varoja pelastustoimintaan tai kaluston hankintaan.

Sisäministeriön pelastusosastolla on mahdollisuus ohjeistaa ja valvoa pelastuslaitosten toimintaa laatimalla asetuksia, säädöksiä sekä yleisiä ohjeita ja suosituksia.

Pelastuslaitokset laativat itsenäisesti voimassa olevan ohjeistuksen ja käytössä olevien resurssien perusteella omat palvelutasopäätöksensä, jotka Sisäministeriön pelastusosasto tarkastaa. Aluehallintovirasto valvoo, että pelastuslaitosten toiminta on ohjeiden ja määräysten mukaista.

2.4.3 Pelastusvenetyöryhmä (PeVe-tyry)

Pelastusvenetyöryhmän¹⁷ työ on jatkoa Sisäministeriön 18.12.2009 asettamalle työryhmälle¹⁸, joka keskittyi selvittämään viranomaisten mahdollisuuksia tehostaa yhteistyötä vesialueilla käytettävän aluskaluston hankinnassa ja käytössä.

PeVe-tyry:n raportissa on mainittu seuraavaa: ”Jos pelastustoimen varautumisvastuu alueellaan määriteltäisiin vahingon suuruuden tai tehtävän mukaan (ja lisäksi velvollisuus osallistua muualla tapahtuviin onnettomuuksiin osaltaan) siten, että pienet onnettomuudet kuuluisivat pelastustoimen vastuulle koko alueella ja lisäksi puomitus/rantojen suojaus myös suuremmissa onnettomuuksissa, voitaisiin ainakin joidenkin pelastuslaitosten tarvitsemien alusten kokoa pienentää nykyisestä. Tämä alusten kokoluokan pienennys ratkaisisi myös suurelta osin nykyisen ja jatkossa pahenevan pelastuslaitosten (laitosten, joissa suuria aluksia) kuljettajakirja- ja pätevyysongelman.”

Lisäksi on maininta: ”Palvelualueilla on useita alatyöryhmiä mutta esim. vesillä tapahtuvaa pelastustoimintaa varten ei ole nimetty omaa erillistä ryhmää. Työryhmä esittääkin, että pelastuslaitokset huomioisivat jatkossa nykyistä paremmin vesillä tapahtuvan pelastustoiminnan koordinoitavuuden. Käytännön toimenpiteinä esitetään, että pelastuslaitokset perustaisivat kumppanuusverkostoon pelastustoimintapalvelualueen alaisuuteen erillisen pysyvän työryhmän, jonka tehtävänä on vesillä tapahtuvien pelastustoimen tehtävien ja toimintojen koordinointi. Ryhmän kokoonpanossa huomioitaisiin esim. öljysuojarahaston ja Suomen ympäristökeskuksen edustus. Ryhmän tehtävänä olisi esim. valmistella, koordinoita, toteuttaa ja kehittää pelastuslaitosten kalustohankintoja, suunnitelmia, harjoituksia ja toimintaohjeita.”

Työryhmä voisi määritellä pelastustoimelle ”tyyppiveneet.” Määrittelyyn sisältyisivät vaatimukset pelastustoimen eri käyttötarkoituksiin tarvitsemien veneiden ja alusten ominaisuuksista (esim. raskas sammutusalus, kevyt sammutusalus, ensivastealus, monitoimialus öljyntorjuntaan ja pelastustoimeen). Työryhmän yleisenä tavoitteena olisi yhdenmukaistaa aluskalusto eri alueiden kesken, jotta muun muassa yhteishankinnat ja laivanisännälle kuuluvat varustamotoiminnot helpottuisivat.

¹⁷ Pelastuslaitosten venekalustohankintoihin liittyvän yhteistyön ohjauksen ja hallinnon kehittämisen työryhmä SM 022/2011. http://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/79431/sm_242012.pdf

¹⁸ Sisäministeriö, SM089:00/2009/18.12.2009

Työryhmän arvion mukaan esitetyillä toimenpiteillä vesialueilla tapahtuva eri viranomaisten toiminta tehostuu, yhteistoiminta paranee ja kustannustehokkuus lisääntyy. Tästä ei ole selkeää näyttöä tutkitun tapauksen näkökulmasta.

2.4.4 Viranomaisten venekalustoyhteistyöryhmä (VIVE).

Työryhmän tehtävänä on varmistaa merialueella toimivien viranomaisten vene- ja aluskaluston suorituskykyjen yhteensovittamista, edistää yhteistoiminnan sopimusjärjestelyjä sekä määrittää viranomaisvenekaluston yhteinen tavoitetila. VIVE-työryhmän toimikausi on ollut 15.4.2011-31.12.2013.

Venekalustotyöryhmän jatkokausi alkoi 1.2.2014 ja se päättyi 31.12.2018.

2.4.5 Suomen ympäristökeskus

Suomen ympäristökeskuksen julkaisemassa öljyntorjuntaveneen hankintaohjeessa¹⁹ (2/2011), on kaksi osaa; ensimmäisessä osassa käsitellään veneiden teknistä luokitusta ja veneluokan valintaa tarpeen mukaan. Toisessa osassa opastetaan veneen hankintamenettelyssä ja esitetään elinkaariajattelun periaatteita. Oppaan tarkoitus on avustaa uusien veneiden hankinnassa. Oppaan avulla pyritään löytämään ratkaisuja öljyntorjunnan tarpeisiin sekä kannustetaan venehankinnoissa uusien ratkaisujen kehittämiseen ottamalla huomioon veneiden monikäyttöisyys. Oppaassa on myös mainittu oppaan kirjoitushetkellä voimassa olleet veneiden miehistöjen pätevyysvaatimukset.

Oppaan mukaan pelastustoimen öljyntorjuntaveneet ovat monitoimikalustoa, joka öljyntorjunnan lisäksi soveltuu myös muuhun pelastustoimintaan. Julkaisussa on esitetty venekaluston lastikapasiteettiin perustuva luokitus pienimmästä suurimpaan seuraavassa taulukossa.

Taulukko 1. Suomen ympäristökeskuksen alusluokat.

Luokat	
A, B	yleisveneitä tarvikkeiden ja henkilöiden kuljetukseen suojatuilla vesillä tai rannikolla.
C, E	lastin kuljettamiseen ja puomien käsittelyyn tarkoitettuja, keulaportillisia työveneitä.
D	pääasiassa henkilöiden ja tarvikkeiden kuljetukseen tarkoitettuja nopeita yhteysveneitä.
F	merikelpoisia työveneitä, joissa on kiinteä öljynkeräyslaitteisto.
G, H	kuljetuslauttoja.
I	avomerikelpoisia työaluksia meripuomin kuljetusta ja levitystä varten.

2.4.6 Jyväskylän kaupunki

Jyväskylän kaupunki omistaa onnettomuudessa olleen veneen. Laivaisännän tehtävät on määritetty suullisesti kuuluvaksi Keski-Suomen pelastuslaitokselle.

2.4.7 Keski-Suomen pelastuslaitos (KSPL)

Jyväskylän kaupungin hankkimat ja omistamat paloveneet on sijoitettu Keski-Suomen pelastuslaitoksen paloasemille. Omistaja ei ole ohjeistanut veneiden käyttöä. Laivaisännän roolia ei ole selkeästi sisäistetty.

¹⁹ Suomen Ympäristökeskus (SYKE) Merikeskus: Öljyntorjuntaveneen hankintaohje

Laivaisännän tehtävä on suullisesti määritetty maaliskuusta 2018 alkaen kuuluvan Keski-Suomen Pelastuslaitoksen pelastuspäällikön tehtävään. Vastaavaa laivaisännän tehtävää ei ole aiemmin pelastuslaitoksella ollut.

Laivaisännän tehtäviin kuuluu lain sekä asetuksen^{20 21}, mukaisesti varmistua muun muassa, että merenkulkijalla on toimeen vaadittava pätevyys, merenkulkija perehdytetään laivaisännän laatimien aluskohtaisten ohjeiden mukaisesti hänen toimiensa edellyttämiin erityistehtäviin, alukseen ja sen laitteiden käyttöön.

Pelastuspäälliköllä ei ole merenkulun koulutusta, eikä koulutusta tai kokemusta laivaisännän tehtävässä toimimisesta.

Keski-Suomen Pelastuslaitos ei ole ohjeistanut paloveneiden käyttöä ja niiden käyttäjiltä vaadittavaa pätevyyttä.

2.4.8 Kivijärven paloasemayksikkö

Onnettomuudessa ollut palovene on sijoitettu Kivijärven paloasemalle. Veneen käyttöön, miehitykseen ja ylläpitoon ei ole olemassa Keski-Suomen pelastuslaitoksen ohjeistusta vaan paloaseman henkilöstö on omatoimisesti kouluttautunut käyttämään ja ylläpitämään venettä.

Kunnallisten pelastuslaitosten yhdistyttyä alueellisiksi pelastuslaitoksiksi vuonna 2004 pelastuslaitos sai vastuulleen tässäkin tapauksessa suuren määrän kalustoa, jonka kunto, käyttö, sekä huolto on ollut vaihtelevaa ja järjestetty poikkeavilla tavoilla mukaan lukien henkilöstön koulutus.

2.4.9 Liikenteen turvallisuusvirasto

Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo pelastuslaitosten alusten merikelpoisuutta suorittamalla määräaikaikatsastuksia aluksille²². Vaatimukset alusten teknisestä turvallisuudesta ja alusten turvallisesta käytöstä on sisällytetty lakeihin^{23 24}, joiden perusteella Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarkemmat määräykset alusten valvonnasta, katsastuksista ja lastialuksen vaatimuksista.

Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää kauppa-alusten merenkulkuhenkilöstölle vaadittavat pätevyyskirjat. Onnettomuudessa ollut palovene oli katsastettu lastialukseksi kotimaan liikenteeseen liikennealueelle 1 kuten ammattiveneet yleensä tällä hetkellä niitä koskevien viranomaista vaatimusten puuttumisen takia. Kotimaan liikenteen lastialuksen päälliköltä vaaditaan pätevyyskirja voidakseen toimia tehtävässään. Pätevyysvaatimukset perustuvat asetukseen²⁵, jossa on määritelty teoreettinen koulutus ja käytännön vaatimukset pätevyyskirjan myöntämiselle.

2.5 Pelastustoimen organisaatiot ja toimintavalmius

2.5.1 Hätäkeskuslaitos

Vaasan hätäkeskus sai tiedon onnettomuudesta silminnäkijän soittaman hätäpuhelun perusteella. Hätäkeskusoperaattorilla oli vaikeuksia paikantaa onnettomuutta hätäpuhelun aikana,

²⁰ 370/1995 Laki alusturvallisuuden valvonnasta 1. luku 2 §

²¹ 166/2013 Valtioneuvoston asetus aluksen miehityksestä ja laivaväen pätevyydestä

²² Alusten katsastukset: TRAFI/372160/03.04.01.00/2016

²³ 1686/2009 Laki aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä

²⁴ 370/1995 Laki alusturvallisuuden valvonnasta 2 luku 1 §

²⁵ 166/2013 Valtioneuvoston asetus aluksen miehityksestä ja laivaväen pätevyydestä

koska tapahtuman silminnäkijä ei osannut kertoa tarkkaa paikkaa, eikä hänellä ollut puhelimessaan 112-applikaatiota. Hätäkeskusoperaattorilla meni noin kaksi minuuttia onnettomuuspaikan määrittämisessä. Silminnäkijä ei pystynyt tarkkaan määrittämään paikan nimeä, johon palovene oli törmännyt.

Hätäkeskuspäivystäjä otti ohjeiden mukaan viranomaisradiopuhelimella (Virve) yhteyttä tapahtumapaikalla olleeseen pelastusviranomaiseen, mutta ei tiedostanut hänen rooliaan myös onnettomuuden osallisena. Puhelun aikana hätäkeskuspäivystäjälle selvisi, mitä on tapahtunut. Tilanteenarvio jäi puutteelliseksi, koska onnettomuusveneen päällikkönä toiminut pelastusviranomainen vakuutti ettei lisäävulle ollut tarvetta. Hätäkeskusoperaattori luotti paloveneen päällikön tilannearvioon, ja jätti tehtävän mukaisen vasteen hälyttämättä.

Tapahtuma olisi edellyttänyt tilanteenmukaisen vasteen hälyttämisen. Tässä tilanteessa onnettomuuden luokitus oli: vesiliikenneonnettomuus, keskisuuri. Tämä olisi edellyttänyt ensihoidon, pelastusviranomaisen ja poliisin yksiköiden muodostaman vasteen hälyttämistä tapahtumapaikalle.

2.6 Tallenteet

2.6.1 Veneen tallentimet

Veneen kulkureitti ennen törmäystä on nähtävissä veneen karttaplotteriin tallentuneiden reittitietojen perusteella. Reittitietojen perusteella vene on törmännyt 45 asteen kulmassa rantaan ja jatkanut törmäyksen jälkeen matkaa kuivalle maalle noin viisi metriä.

2.6.2 Hätäkeskuslaitoksen tallenteet

Hätäkeskuslaitoksen tallenteet tukivat tutkinnassa päällikön kertomaa ja havaintoja tapahtumasta. Hätäkeskuspäivystäjän suorittama silminnäkijän matkapuhelimen paikannus onnistui ja tuki onnettomuuspaikan määrittämistä.

2.7 Säädökset, määräykset, ohjeet ja muut asiakirjat

2.7.1 Jyväskylän kaupungin toiminta

Jyväskylän kaupunki on hankkinut onnettomuudessa olleen paloveneen ja antanut sen Keski-Suomen pelastuslaitoksen käyttöön. Laivaisännän tehtävää ei ole kirjallisesti siirretty Keski-Suomen pelastuslaitokselle.

2.7.2 Keski-Suomen pelastuslaitoksen toiminta

Pelastustoimen palvelujen palvelutasosta on säädetty pelastuslaissa.²⁶ Keski-Suomen pelastuslaitoksen palvelutaso on määritetty Keski-Suomen pelastuslaitoksen pelastustoimen 2013–2016 palvelutasopäätöksessä. Asiakirjassa on lueteltu muun muassa pelastustoimen tehtävät, henkilöstö, kalusto sekä henkilöstön koulutus.

Palvelutasopäätöksen voimassaoloa on jatkettu vuoteen 2020. Sitä on täydennetty Keski-Suomen pelastuslaitoksen kehittämissuunnitelma 2018-2020 asiakirjalla.

Palvelutasopäätöksessä on määritetty pelastustoimen resursseiksi pelastuslaitoksen henkilöstö ja kalusto. Resurssien määrittelyssä on käytetty Keski-Suomen pelastuslaitoksen vastuualueelta tehtyä riskikartoitusta. Riskikartoituksessa on huomioitu mm. maantieteellisesti

²⁶ 379/2011 Pelastuslaki

haasteelliset alueet, taajamat, suuret tehtaot sekä lentokentät. Sen perusteella on suunniteltu käytössä olevilla resursseilla saavutettavat eritasoiset toimintavalmiudet.

Asiakirjoissa on määritelty henkilöstön lukumäärät. Henkilöstöstä on mainittu myös heidän pätevyytensä ja kelpuutuksensa. Tähän liittyen muun muassa savu- ja kemikaalisukelluskel-
poisuudet on mainittu selkeästi kyseessä olevassa asiakirjassa.

Asiakirjojen perusteella Keski-Suomen pelastuslaitoksen käytössä on 43 venettä. Veneiden kokoluokkia ei ole mainittu, eikä niiden käyttötarkoitusta tai mahdollisia muita käyttäjiä ole määritelty asiakirjoissa.

Keski-Suomen pelastuslaitoksella ei ole selkeää luetteloja veneiden päällikkökelpoisista henkilöistä. Myöskään veneitä käyttävien päälliköiden koulutusta tai veneiden kuljettamiseen vaadittavia pätevyys- tai koulutusvaatimuksia ei ole kirjattu.

Keski-Suomen pelastuslaitoksen veneiden käyttöä ei ole koulutettu yhtenäisesti henkilöstölle. Veneiden käyttöä ohjaavia toimintatapaohjeita ei ole. Veneiden teknisen kunnan ylläpitoon ei ole selkeää kalustohallintamenettelyä ja niiden ylläpidon ohjeistus jää yleiselle tasolla.

2.7.3 Liikenteen turvallisuusviraston toiminta

Liikenteen turvallisuusvirasto on katsastanut kyseessä olevan paloveneen kotimaan liikenteen lastialukseksi liikennealueelle I. Paloveneeseen sovelletaan kansallista lainsäädäntöä muun muassa miehityksen pätevyksien suhteen²⁷.

Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo paloveneiden kuntoa määräaikaikaisilla katsastuksilla, joissa tarkastetaan veneen sekä sen varusteiden riittävyys ja tekninen kunto.

Veneessä tulee olla ajopäiväkirja, josta selviää muun muassa aluksen päällikkö, tehdyt matkat ja huoltotoimenpiteet. Katsastuspöytäkirjassa ei ole mainintaa ajopäiväkirjan tarkastamisesta ja puuttumisesta.

Paloveneen maksimihenkilömäärä on kuusi. Kuudesta henkilöstä yhden pitää olla päällikkökelpoinen henkilö, joka toimii samalla veneen päällikkönä.

Liikennealueella I liikennöivän lastialuksen, joka on alle 10 metriä pitkä ja bruttovetoisuudeltaan alle 100 tonnia, päälliköllä on oltava pätevyyskirja. Vaadittavan pätevyyskirjan on oltava, joko kuljettajankirja tai kalastusaluksen kuljettajankirja B.

Venettä operoitaessa, sillä on oltava pätevyyskirjan omaava päällikkö. Päällikkö vastaa, että veneen lähtiessä liikkeelle se on oikein miehitetty ja merikelpoinen. Aluksilla, joilla päällikkö on ainoa miehistön jäsen, on oltava riittävä tähystys aluksen ollessa liikkeellä. Aluksen ohjailupaikalta on oltava esteetön näkyvyys ulos, jotta päällikkö pystyy ohjaillessaan hoitamaan myös riittävän tähystyksen.

Keski-Suomen pelastuslaitos ei ole määrittänyt alukselle päällikkökelpoisia henkilöitä.

2.7.4 Opetusministeriön ohjeistus

Opetushallituksen ohjeissa on tarkkaan selvitetty sekä määritelty, miten huolehditaan koulujen sisäisestä turvallisuudesta. Lisäksi kouluissa toteutetaan säännönmukaisesti suunniteltuja sisäiseen turvallisuuteen liittyviä harjoitteita.

²⁷ Liikenteen turvallisuusviraston määräys: Laivaväen pätevydet: TRAFI/301394/03.04.01.00/2017

Koulun ulkopuolisten, koulun oman henkilöstön johtamien tilaisuuksien kuten leirikoulujen, luokkaretkien ja muiden vastaavien tilaisuuksien järjestämiseen liittyen on oppilaitoksia veloitettu laatimaan turvallisuussuunnitelma. Missään ei kuitenkaan ole selkeästi vaadittu laadittavaksi turvallisuussuunnitelma, kun koulun oppilaille tarkoitetun tilaisuuden järjestää jokin ulkopuolinen taho.

2.7.5 Kivijärven Tainionmäen yläkoulu

Kivijärven Tainionmäen yläkoululla tapahtumaturvallisuuteen liittyvää riskiarviota ei oltu tehty. Turvakurssille osallistuneille tai apulaisina toimineille opettajille ei oltu selvitetty ennen harjoitusta heille tulevia tehtäviä. Turvakurssille liittyvää harjoitussuunnitelmaa ei ollut opettajien saatavilla, koska sitä ei ollut laadittu.

2.8 Muut tutkimukset

Tutkinnan aikana tutkintaryhmä suoritti osatutkimuksia, joilla taustoitettiin pelastusviranomaisten venehankintoja sekä paloveneiden käyttöön liittyviä toimintamalleja ja yleisiä käytäntöjä.

2.8.1 Pelastuslaitosten kumppanuusverkosto

Pelastuslaitosten kumppanuusverkosto on Suomen kaikkien 22 pelastuslaitoksen vapaaehtoinen yhteenliittymä. Kumppanuusverkoston tavoitteena on kehittää pelastuslaitosten toimintaa siten, että tuotetut palvelut kansalaisille ovat laadukkaita, tehokkaita, taloudellisia ja perustuvat yhdenmukaiseen tulkintaan voimassa olevista säädöksistä ja määräyksistä²⁸.

2.8.2 Helsingin pelastuslaitoksen merellinen toiminta

Helsingin pelastuslaitos (HelPel) on ohjeistanut paloveneiden käytön Meritoimintaohje 2011:lla. Ohje on päivitetty 19.6.2012.

HelPel:ssa laivaisäntänä toimii pelastuskomentaja.

HelPel yli 5,5 metriä pitkät alukset on katsastettu kotimaan liikenteen lastialuksiksi, jolloin ne pitää miehittää lain 1687/2099 (laki aluksen miehityksestä, laivaväen pätevyydestä ja vahdinpidosta) mukaisesti.

Meritoimintaohjeessa on esitetty selkeästi muuan muassa organisaation vastuuhenkilöt, paloveneiden käyttöön, huoltoon sekä miehitykseen ja miehistön pätevyysvaatimukseen liittyvät asiat.

2.8.3 Onnettomuustutkintakeskuksen tutkinta M2016-01

Onnettomuustutkintakeskuksen tutkintaselostuksessa M2016-01, joka käsitteli huviveneen räjähdysmäistä tulipaloa Saimaalla, on havaintoja paloveneiden kuljettajien pätevyyksistä: ”Kaikissa työvuoroissa ei ole veneenkuljettajapätevyuden omaavia henkilöitä. Pelastuslaitos on ohjeistanut, että kiireelliselle hälytystehtävälle voi tarvittaessa lähteä aluksella, vaikka henkilöstöllä ei olisi pätevyyttä toimia ko. aluksen henkilöstössä. Ohjeistuksessa viitataan rikoslain 4 luvun 5 §:ään.”

²⁸ Lähde: Pelastuslaitosten kumppanuusverkoston internet-sivusto. <http://pelastuslaitokset.fi/Kumppanuusverkosto-319>

2.8.4 Suomen Meripelastusseuran merellinen toiminta ja yhteistoiminta pelastuslaitosten kanssa

Suomen Meripelastusseura on vapaaehtoisjärjestö, joka suorittaa meripelastusta meri- ja järvialueilla yhteistoiminnassa eri pelastusviranomaisten kanssa. Suomen Meripelastusseuralla on lakiin perustuva erivapaus²⁹, jonka perusteella se vastaa itsenäisesti alustensa merikelpoisuudesta, miehityksestä ja miehistön koulutuksesta sekä alusten ylläpidosta. Suomen Meripelastusseura omistaa alukset ja toimii myös laivaisäntänä. Se on antanut alukset paikallisten meripelastusyhdistysten käyttöön, jotka vastaavat niiden käytöstä, miehityksestä ja huollosta.

Järjestöllä on useita kymmeniä eri kokoluokan aluksia, joita käytetään kotimaan liikennealueilla³⁰. Suomen Meripelastusseuran alukset ovat luokitettu pelastusaluksiksi, jolloin niiden pääasiallinen käyttö on rajattu pelastus- ja koulutustoimintaan.

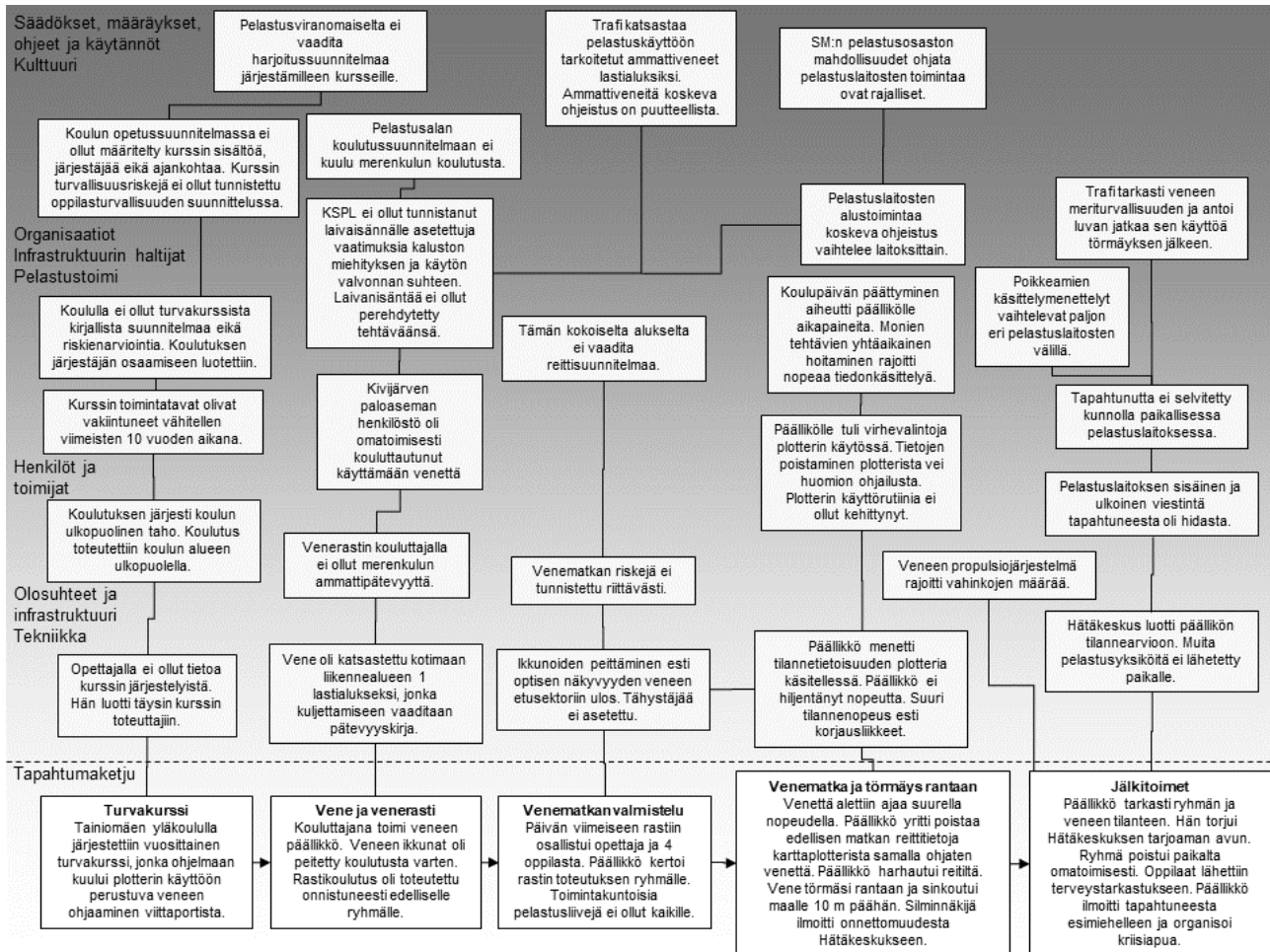
Suomen Meripelastusseura on sopinut alusyksiköidensä käytön merialueilla Rajavartiolaitoksen merivartiostojen kanssa. Merivartiosto on tarkastanut paikallisten meripelastusyhdistysten alukset ja miehityksen ennen kuin on hyväksynyt ne liitettäväksi osaksi kansallista meripelastusorganisaatiota. Sisävesialueilla sopimukset on laadittu Suomen Meripelastusseuran järvipelastusyhdistysten ja alueellisten pelastuslaitosten kanssa. Sopimuksissa on määritelty järvipelastusyhdistysten alusten hälyttäminen ja osallistuminen järvipelastustehtäviin vallitsevan käytännön mukaisesti sekä niiden alusten liittäminen hätäkeskusten vasteisiin.

²⁹ 1687/2009 Laki laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta

³⁰ Kotimaanliikenteen liikennealueiden rajat TRAFI/7106/03.04.01.00/2010

3 ANALYYSI

3.1 Tapahtuman analysointi



Kuva 5. Accimap-kaavio

3.1.1 Turvakurssi

Kivijärven Tainionmäen koulun yhdeksäsluokkalaisille järjestetyn turvakurssin ohjelma oli osa koulun rehtorin hyväksymää opetussuunnitelmaa. Turvakoulutuksen osalta opetussuunnitelma sisälsi tiedon siitä, missä ja milloin koulutukseen liittyvät tilaisuudet järjestetään. Turvakoulutuksen sisällöstä ei ollut tarkkaa tietoa, koska sen sisällöstä vastasi ulkopuolinen taho. Turvakurssin sisältö oli ollut sama jo useita vuosia. Koulutukseen osallistuvien oppilaiden opettajan tehtävänä oli huolehtia siitä, että oppilaat ovat oikeassa paikassa sovittuna ajankohdana.

Koulun yleiseen turvallisuuteen on laadittu selkeät kirjalliset ohjeet, joissa on otettu huomioon eri riskejä ja niiden hallintakeinoja. Turvallisuussuunnitelmassa ei ole huomioitu sellaisia tapahtumia kuten turvakurssit, joiden järjestäjänä on jokin ulkopuolinen taho, tai että ne tapahtuvat koulun alueen ulkopuolella.

Koulun turvallisuussuunnitelmasta vastaa rehtori, joka ei osallistunut turvakurssille.

Venerasti oli osa laajempaa turvakurssia, joka pidettiin yläkoulun oppilaille. Turvakurssista ei ole laadittu kirjallista suunnitelmaa, eikä siitä ole tarkkaa ohjeistusta koulun opetussuunnitelmassa.

Tässä tapauksessa opettaja luki opettajainhuoneen ilmoitustaululta perustiedot tilaisuudesta (aika ja paikka). Hän luotti siihen, että koulutustilaisuuden järjestävä pelastusviranomaisena on huolehtinut osallistujien turvallisuudesta.

Koulu ei ollut laatinut ulkopuolisen tahon järjestämästä turvakurssista riskiarviota vaan luotti rastikouluttajana toimineen veneen päällikön ammattitaitoon sekä venerastin pitäjän organisaation viranomaisstatukseen eikä näin ollen osannut kyseenalaistaa turvallisuustason laskua venematkan aikana.

3.1.2 Vene ja venerasti

Keski-Suomen pelastuslaitoksella ei ole ohjeistettu ammattiveneiksi luokitettavien ja kotimaan liikenteen lastialuksiksi katsastettujen paloveneiden käyttöä tai ylläpitoa. Tässä tapauksessa paloveneenä käytetty alus oli teknisesti kunnossa, mutta sen kaikki varusteet eivät olleet. Veneessä ei ollut kaikille henkilöille toimivia pelastusliivejä, jolloin päällikkö päätti olla itse ilman pelastusliivejä.

Alueellisen pelastuslaitoksen perustamisen jälkeen veneen käyttöä on jatkettu kohta 15 vuotta Kivijärven paloaseman käytössä erilaisissa vesipelastustehtävissä. Sitä on myös hyödynnetty Kivijärven kunnan muissa vesistötehtävissä, kuten turvakurssilla sekä Kivijärven alueen vesistön epävirallisen venereitistön viitoitusjärjestelmän hoidossa.

Veneen miehittäjänä toimi Keski-Suomen pelastuslaitos, jossa miehityksestä ja alustoiminnasta vastaa laivaisäntä. Laivaisännän tehtävä on määritetty kuuluvaksi pelastuspäällikön toimenkuvaan. Laivaisännän vastuuseen kuuluu muun muassa ylläpitää nimelistaa pätevyyskirjan omaavista, aluspalvelukseen kelpaavista henkilöistä. Laivaisännän tehtävä on myöntää tämän listan perusteella oikeudet toimia päällikkönä. Päälliköllä ei ollut vaadittavaa koulusta eikä ammattimerenkulun pätevyyskirjaa käytetylle paloveneelle, jolloin hänen ei olisi pitänyt voida toimia aluksen päällikkönä.

Keski-Suomen pelastuslaitoksen henkilöstön tehtäväkuvauksissa ei ole riittävän tarkkaan määritetty veneen omistajan eikä laivaisännän roolia vastuineen ja velvoitteineen. Tällöin säädöstenmukaista veneen hallinnointia ja käyttöä ei ole kyetty ohjeistamaan eikä valvomaan, koska tietoa tehtävään liittyvistä velvoitteista ei ole ollut.

Pelastuspäällikön toimenkuvaan ei ole kirjallisesti lisätty laivaisännän tehtävää, vaan hänet on suullisesti määrätty toimimaan tässä tehtävässä keväällä 2018. Pelastuspäälliköllä ei ole merenkulun koulutusta eikä veneilytaustaa eikä häntä ole koulutettu työnantajan toimesta laivaisännän tehtävään.

Venerastille ei ollut laadittu riskiarviointiin perustuvaa turvallisuussuunnitelmaa. Venerastilla suoritettavat asiat käytiin nopeasti osallistujille läpi, koska rastille käytettävä aika oli rajallinen. Rastille osallistuvaa opettajaa ei oltu erikseen ohjeistettu rastin suhteen.

Venerasti oli suoritettu onnistuneesti aiemmin samana päivänä edelliselle ryhmälle. Ennen onnettomuusmatkaa ei tehty uusia valmisteluja eikä muutoksia veneeseen tai reittiin.

Venerastin reittiä ei oltu valmisteltu käytetylle kartalle eikä karttaplotterille. Oppilaiden oli tarkoitus ajaa veneellä ja navigoida karttaplotterin avulla viittaportista. Tässä tilanteessa karttaplotterille etukäteen valmisteltu reitti olisi helpottanut ohjailua.

Veneessä ei ollut virallista merikarttaa, koska sellaista ei ole saatavissa, vaan tässä tilanteessa käytössä oli Kivijärven epävirallinen veneilykartta, jonka painatusvuosi on 2008.

Veneen karttaplotterissa oleva karttatiedosto oli vanhentunut, koska se oli viimeksi päivitetty vuonna 2005.

Meriteiden sääntöjen mukaan aluksen päällikkö vastaa kaikissa olosuhteissa aluksestaan, sen miehistöstä, matkustajista ja lastista. Vene on katsastettu kotimaan liikenteen lastialukseksi, eikä siinä ole vakituista miehistöä. Säädösten mukaan veneen kuljettamiseen riittää yksi henkilö, jolla tulee kuitenkin olla asianmukainen koulutus sekä pätevyys. Veneen päällikkö oli suorittanut huviveneilijöille suunnatun rannikkolavurin kurssin. Koska päälliköllä ei ole ammattimerenkulun koulutusta, hänen ei voida olettaa tuntevan reittisuunnittelua koskevia sää-döksiä riittävän turvallisuuden varmistavalla tasolla.

3.1.3 Venematka ja törmäys rantaan

Turvakurssin rastikoulutuksen yhteydessä veneen päällikön vastuulla oli veneen lisäksi neljä oppilaista sekä heidän opettajansa.

Päällikkö ohjasi veneen irti veneen laiturista ja aloitti siirtymisen kohti harjoitusaluetta, jossa oli tarkoitus suorittaa oppilaiden kanssa rastikoulutukseen liittyvä navigointi karttaplotterin perusteella. Kaikki veneen kuljettamiseen liittyvä toiminta tapahtui mustilla jätesäkeillä peitettyjen ikkunoiden takana, jolloin sisältä tapahtuva tähytys etusektoriin oli käytännössä mahdotonta. Ketään veneessä olijoista ei asetettu tilapäiseksi tähystäjäksi.

Päällikön aloittaessa karttaplotterin käytön edellisten reittipisteiden poistamiseksi hänen tilannetietoisuutensa katosi hetkeksi, jolloin vene alkoi kaartaa vasempaan kohti rantaa. Ku-kaan veneessä olijoista ei havainnut suunnanmuutosta, ja vaikka olisi huomannut, ei sitä olisi kyseenalaistettu.

Vähän ennen törmäystä päällikkö havaitsi veneen olevan menossa kohti rantaa ja yritti välttää törmäämisen kääntämällä ruoria oikealle. Hän ei myöskään samanaikaisesti ehtinyt vähentää moottorista tehoja, minkä seurauksena vene ajautui noin 20 solmun (noin 37 km/h) nopeu-della rantaan.

3.2 Pelastustoimien analysointi

Veneen päällikkö ei tehnyt välittömästi ilmoitusta tapahtuneesta vaan kartoitti ensitöikseen kyydissä olleiden tilan. Rantaan törmäämisen vastarannalta havainnut silminnäkijä teki puhe-limitse ensi-ilmoituksen hätäkeskukseen. Hätäilmoituksen jälkeen hätäkeskuspäivystäjä otti viranomaisradiolla yhteyttä veneen päällikköön, jolloin veneen päällikkö ilmoitti, että hätä-keskuspäivystäjän tarjoamaa lisäapua ei tarvita. Hätäkeskuspäivystäjä luotti veneen päällikön antamaan ilmoitukseen eikä hälyttänyt apua. Hätäkeskuspäivystäjän tekemän puutteellisen tilannearvion perusteella onnettomuuspaikalle ei lähetetty tehtäväkoodin: vesiliikenneonnet-tomuus keskisuuri, edellyttämän vasteen yksiköitä.

Tapahtuman luonne huomioon ottaen olisi ohjeiden mukaan ollut tarpeellista lähettää pai-kalle vasteen edellyttämät yksiköt. Tämänkaltaisiin onnettomuuksiin, joissa osallisena on vi-ranomaisorganisaation oma henkilöstö, ei välttämättä osata suhtautua samalla tavoin kuin ta-vanomaisiin, ulkopuolisten pelastustoimia vaativiin tapahtumiin.

Tapahtuneen jälkeen ei tarvinnut toteuttaa varsinaisia henkeä pelastavia toimenpiteitä. Ve-neen päällikkö tarkasti kyydissä olleiden tilan pintapuolisesti ja hoiti itse tarvitsemansa en-siavun omatoimisesti. Näiden jälkeen kyydissä olleet siirtyivät kävellen veneen maihin tör-määmispaikalta läheiselle tielle heitä noutamaan tulleelle ajoneuvolle.

Tainiomäen koululla järjestettiin debriefing-tyyppinen tilaisuus kaksi päivää tapahtuman jäl-keen 24.5.2018. Tilaisuuteen osallistuivat päällikkö, rehtori, opettaja ja veneen kyydissä olleet oppilaat vanhempineen. Tilaisuus selvensi tapahtuman luonnetta ja sitä pidettiin hyödylli-senä.

3.3 Viranomaisten toiminnan analysointi

Liikenteen turvallisuusviraston tehtävänä on katsastaa sekä määräajoin tarkastaa valvonnan piiriin kuuluvat veneet kunnan, varusteiden sekä miehistön koulutuksen osalta. Määräaikaisten katsastusten lisäksi voidaan tehdä ylimääräisiä tarkastuksia veneen omistajan, laivaisännän tai valvovan viranomaisen toimesta. Tässä tapauksessa vene tarkastettiin meriturvallisuuden osalta joitakin viikkoja tapahtuman jälkeen. Liikenteen turvallisuusviraston tarkastajan raportin mukaan veneen vauriot olivat siinä määrin pieniä, että veneen käyttöä voitiin jatkaa.

Tapahtuman jälkeen veneen päällikkönä toiminut esitti veneen tarkastusta.

4 JOHTOPÄÄTÖKSET

Johtopäätökset sisältävät onnettomuuden tai vaaratilanteen syyt. Syyllä tarkoitetaan erilaisia tapahtuman taustalla olevia tekijöitä ja siihen vaikuttavia välittömiä ja välillisiä seikkoja.

1. Turvakurssin toteutuksen suunnittelussa oli puutteita. Rehtori ja koulutustilaisuuteen osallistunut opettaja luottivat toisen viranomaisen ammattitaitoon eivätkä osanneet kysenalaistaa rastikouluttajana ja veneen päällikkönä toimineen henkilön ammattitaitoa ja kokemusta merenkulkuun liittyen. Rehtori ja opettaja olettivat, että pelastuslaitoksen järjestämän turvakurssin aiheen valinta ja toteutus olivat turvalliset.

Johtopäätös: *Oppilasturvallisuutta ei aina ole varmistettu koulun alueen ulkopuolella tapahtuvassa opetuksessa.*

2. Vene eksymistä reitiltään ei pystytty havaitsemaan veneen ohjaamosta, koska ohjaamon etuikkunat ja osa sivuikkunoista oli peitetty jätesäkeillä eikä veneessä ollut tähystäjää. Veneen päällikkö ei ollut huolehtinut veneen turvalliseen kulkuun liittyvän tähystyksen järjestämisestä

Johtopäätös: *Puutteellinen tähystys vaarantaa merenkulun turvallisuutta.*

3. Veneen päällikkönä toimi henkilö, jolla ei ollut veneen päällikkyyden edellyttämää merenkulun pätevyyskirjaa. Laivaisäntä ei ollut tiedostanut vastuullaan olevien alusten miehittämiseen liittyviä määräyksiä.

Johtopäätös: *Toimihaltijalle on annettava tehtävän edellyttämä koulutus työnantajan toimesta ennenkuin henkilö on pätevä toimimaan tehtävässään.*

4. Keski-Suomen pelastuslaitoksella ei ollut toimintaohjeistusta paloveneiden käyttöön, miehitykseen eikä ylläpitoon. Henkilöstöä on nimetty vastuullisiin tehtäviin (laivaisäntä, veneiden päälliköt), joihin heillä ei ole tehtävän hoitamisen edellyttävää riittävää koulutusta tai muodollista pätevyyttä.

Johtopäätös: *Alustoiminnan harjoittaminen edellyttää siihen koulutettua, pätevää henkilöstöä.*

5. Opetushallituksen turvallisuusohjeistus sekä -suunnittelu keskittyy ainoastaan koulun järjestämiin tapahtumiin sekä tilaisuuksiin.

Johtopäätös: *Opetushallituksella ei ole ohjeistusta koulun ulkopuolisten tahojen järjestämien opetus- tai koulutustilaisuuksien turvallisuussuunnitelmista.*

6. Viranomaisten venetyöryhmissä on useiden vuosien ajan todettu valtakunnallinen tarve venekaluston säädöstenmukaisesta miehittämisestä. Sisävesialueilla käytettävien alusten miehitysasioihin ei ole paneuduttu riittävästi, vaan keskustelu on kohdistunut pääasiassa merialueilla käytettävien alusten miehityksymyksiin.

Johtopäätös: *Pelastuslaitokset eivät ole ryhtyneet asianmukaisiin toimenpiteisiin miehitysongelman ratkaisemiseksi.*

7. Pelastustoimen alushankinnat ovat satunnaisesta yhteistyöstä huolimatta edelleen yksittäisiä, pelastuslaitoskohtaisia hankintoja. Yksittäishankinnat johtavat usein erilaisiin alustyyppeihin, jolloin niiden käyttö edellyttää tyyppikohtaista koulutusta ja ylläpitojärjestelyjä.

Johtopäätös: *Venekaluston yhtenäistämällä ja hankintojen keskittämällä olisi mahdollista saavuttaa veneiden käyttöön, ylläpitoon ja miehitykseen liittyviä hyötyjä.*

8. Liikenteen turvallisuusvirasto katsastaa pelastuslaitosten käyttämät paloveneet kotimaan liikenteen lastialuksiksi liikennealueille I tai II, koska ajantasaiset ammattiveneitä koskevat viranomaismääräykset puuttuvat. Tässä tapauksessa lastialus ei kuvaa pelastuslaitosten käytössä olevien paloveneiden käyttötarkoitusta siihen liittyvine erityispiirteineen.

***Johtopäätös:** Liikenteen turvallisuusvirasto (1.1.2019 alkaen Liikenne- ja viestintävirasto) ei ole antanut ajantasaisia ammattiveneitä koskevia määräyksiä.*

9. Häätakeskuspäivystäjä ei hälyttänyt tapahtuman edellyttämää vastetta onnettomuuspaikalle, koska luotti tapahtumapaikalla olleen pelastusviranomaisen tilanearvioon. Häätakeskuspäivystäjä ei tiedostanut selkeästi, että kyseessä oli myös samalla onnettomuudessa olleen veneen päällikkönä toiminut henkilö. Häätakeskuspäivystäjän tulee käsitellä kaikki hätäpuhelut toimenpideohjeiden mukaan ja hälyttää vasteenmaukaiset pelastusyksiköt onnettomuuspaikalle.

***Johtopäätös:** Häätakeskuspäivystäjän toimenpideohjeissa ei ole selkeästi otettu huomioon onnettomuutta, jossa pelastusviranomainen on itse osallinen.*

5 TURVALLISUUSSUOSITUKSET

5.1 Koulujen opetussuunnitelmiin sisältyvien, koulun ulkopuolella järjestettävien tapahtumien oppilasturvallisuuden parantaminen

Opetushallituksen voimassa olevissa ohjeissa on tuotu selkeästi esiin oppilasturvallisuuden vaatimukset tilaisuuksissa, jotka järjestetään koulun alueella. Ohjeissa ei ole otettu huomioon tilaisuuksia, joissa oppilaat ja opettajat siirtyvät koulun alueen ulkopuolelle tai tilaisuuden järjestäjänä on jokin ulkopuolinen taho.

Onnettomuustutkintakeskus suosittaa, että

Opetushallitus antaa ohjeet oppilasturvallisuuden huomioon ottamisesta koskien koulujen opetussuunnitelmiin sisältyviä koulun alueen ulkopuolella tapahtuvia tai ulkopuolisten tahojen järjestämiä opetus-, koulutus- tai muita tilaisuuksia. [2019-S20]

5.2 Pelastuslaitoksen alustoiminnan kehittäminen

Pelastuslaitoksilla on käytössään aluskalustoa, joka edellyttää käyttäjiltään merenkulun pätevyyskirjoja. Sisäministeriö ei ole ohjeistanut pelastuslaitoksille yhtenäistä käytäntöä aluskaluston hankintaan, käyttöön ja ylläpitoon eikä henkilöstön koulutukseen.

Onnettomuustutkintakeskus suosittaa, että

Sisäministeriö laatii määräyksen pelastuslaitosten alustoiminnasta sekä antaa ylimenokautta koskevan ohjeen olemassa olevan aluskaluston turvallisen käytön varmistamiseksi [2019-S21].

5.3 Ammattiveneitä koskevat viranomaismääräykset

Paloveneitä koskevia viranomaisen antamia vaatimuksia ei ole. Tämä on johtanut siihen, että alukset katsastetaan kotimaan liikenteen lastialuksiksi. Tähän sisältyy riski, että ammattiveneiden erilaisiin käyttötarkoituksiin ja olosuhteisiin liittyviä erityisvaatimuksia ei oteta riittävästi huomioon veneiden valmistuksessa ja turvallisen käytön varmistamisessa.

Onnettomuustutkintakeskus suosittaa, että

Liikenne- ja viestintävirasto laatii ammattiveneitä koskevat säännöt, joissa otetaan huomioon paloveneiden käyttötarkoituksiin ja olosuhteisiin liittyvät erityisvaatimukset [2019-S22].

Onnettomuustutkintakeskus toistaa tässä tutkintaselostuksessa M2017-04 olleen suosituksen. Ammattiveneiden merikelpoisuuteen ja henkilöturvallisuuteen vaikuttavien tekijöiden lisäksi ammattiveneiden käyttöönottoprosessi vaatii kuvauksen.

5.4 Toteutetut toimenpiteet

Keski-Suomen pelastuslaitos on julkaissut 6.6.2018 Pelastuslaitoksen venetoimintaohjeen, jossa ohjeistetaan mm. pelastuslaitoksen veneiden käytännön toimintaan, miehitykseen, henkilöstön koulutukseen ja veneiden ylläpitoon liittyviä asioita. Käytännön koulutukseen on laadittu alusharjoittelua varten koulutuskortit.

Helsingissä 8.3.2019

Risto Haimila

Jani Holmberg

Matti Salokorpi

LÄHDELUETTELO

Kirjalliset lähteet

Euroopan Parlamentin ja Neuvoston asetus (EY) N:o 336/2006.

674/1994 Merilaki.

370/1995 Laki alusturvallisuuden valvonnasta.

463/1996 Vesiliikennelaki.

1686/2009 Laki aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä.

1687/2009 Laki laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta.

1503/2011 Laivavarustelaki.

166/2013 Valtioneuvoston asetus aluksen miehityksestä ja laivaväen pätevydestä.

508/2018 Valtioneuvoston asetus aluksen miehityksestä ja laivaväen pätevydestä.

Kotimaanliikenteen liikennealueiden rajat TRAFI/7106/03.04.01.00/2010.

Vahdinpito aluksella: TRAFI/16654/03.04.01.00/2011.

Alusten navigointilaitteet ja järjestelmät: TRAFI/16915/03.04.01.00/2012

Kirjallinen ilmoitus meriselitystä varten sekä aluksen käytön yhteydessä tapahtuneesta onnettomuudesta ja vaaratilanteesta ilmoittaminen TRAFI/29104/03.04.01.00/2014.

Alusten päiväkirjat ja niihin tehtävät merkinnät: TRAFI/35849/03.04.01.00/2015.

Alusten katsastukset: TRAFI/372160/03.04.01.00/2016.

Alusten hengenpelastuslaitteet: TRAFI/27401/03.04.01.00/2017.

Liikenteen turvallisuusvirasto, Trafi, Määräys: Laivaväen pätevydet: TRAFI/301394/03.04.01.00/2017.

Liikenteen turvallisuusvirasto, Trafi, Määräys: Alusten radiolaitteet: TRAFI/366732/03.04.01.00/2017.

Keski-Suomen pelastuslaitoksen palvelutasopäätös 2013-2016.

Keski-Suomen pelastuslaitoksen kehittämissuunnitelma 2018-2020.

Keski-Suomen pelastuslaitoksen onnettomuuteen osallisten tehtävänkuvaukset.

Tainionmäen koulun vuosisuunnitelma 2017-2018.

Tainionmäen koulun kriisisuunnitelma.

Helsingin pelastuslaitoksen meritoimintaohje.

Varsinais-Suomen pelastuslaitoksen meritoimintaohje.

Öljysuojarahaston uusi opas 2017.

Korvausten hakeminen öljysuojarahastosta, opas öljytorjuntaviranomaisille.

Ympäristökeskuksen julkaisu 2/2001: Öljytorjuntaveneen hankintaohje.

Onnettomuustutkintakeskus (1997), *Matkustaja-alus ms UKKO, karilleajo Kallavedellä 23.5.1997.*

Tutkintaselostus B 1/1997 M.

Onnettomuustutkintakeskus (2016), *Moottoriveneen palo Saimaalla 24.7.2016.*

Tutkintaselostus M2016-01.

Pelastuslaitosten kumppanuusverkoston internet-sivusto. <http://pelastuslaitokset.fi/Kumppanuusverkosto-319>.

ViVe-ryhmä, kokouspöytäkirjat.

PeVe-ryhmä, kokouspöytäkirjat.

Lowrance 3500c Owners Manual.

Tutkinta-aineisto

- 1) Keski-Suomen pelastuslaitoksen valokuvat
- 2) Kuulemiset
- 3) Palovene RKS658:n paikkatutkinnan valokuvat, mitat ja muu aineisto
- 4) Suomen Meripelastusseuran luovuttama aineisto.
- 5) Säätiiedot

YHTEENVETO TUTKINTASELOSTUSLUONNOKSESTA SAADUISTA LAUSUNNOISTA

Tutkinaselostuksen luonnos lähetettiin lausunnonle Opetushallitukselle, Sisäministeriön pelastusosastolle, Keski-Suomen pelastuslaitokselle, Liikenne- ja viestintävirastolle, Väylävirastolle, Hätäkeskuslaitokselle, Suomen Meripelastusseuralle ja Tainionmäen koululle.

Seuraavassa on yhteenveto määräaikaan mennessä saaduista lausunnoista.

Liikenne- ja viestintävirasto toteaa lausunnossaan, että ammattiveneitä koskevat säännöt ovat valmisteilla ja esitti suosituksen poisjättämistä.

Hätäkeskuslaitos toteaa lausunnossaan, että Hätäkeskuslaitoksen toimintaa ohjaavat ohjeet eivät määrittele tilannetta, jossa onnettomuuden osapuoli on viranomaistoimintaan osallistuva taho. Hätäkeskuspäivystäjän olisi tullut hälyttää onnettomuuspaikalle viranomaisohjeiden edellyttämä vaste, koska onnettomuudessa osallisena oleva viranomainen ei ole oikea taho arvioimaan onnettomuuteen liittyviä viranomaistoimia muiden viranomaisten näkökulmasta.

Suomen Meripelastusseuran lausunnossa todetaan, että tutkintaselostuksesta käy ilmi selkeästi tapahtumien kulku, tapahtuman analyysin johtopäätökset sekä suositukset, jotka auttavat osaltaan ehkäisemään vastaavien onnettomuuksien toistumista tulevaisuudessa.

Tämän lisäksi Suomen Meripelastusseura korostaa lausunnossaan onnettomuuteen liittyviä turvallisuuspuutteita sekä nostaa esiin meripelastusyhdistysten alustoiminnan järjestelyn periaatteet, jossa korostetaan niiden taustalla olevan lainsäädännön mahdollistaman erivapauden merkitystä.