

LUKU 2

Aluksen omistussuhteet ja liikennöinti-historia

2.1

Liikennöintihistoria Suomen lipun alla

Alus luovutettiin Rederiaktiebolaget Sally Ab:lle 29.6.1980 VIKING SALLY nimisenä ja se asetettiin päivittäiseen Turun, Maarianhaminan ja Tukholman väliseen liikenteeseen.

Maarianhaminasta oleva Sally-varustamo oli silloin yksi Suomen suurimmista varustamoista. Se omisti sekä tankki-aluksia että matkustajalaivoja. Se oli yksi kolmesta yhtiöstä, jotka yhdessä muodostivat Viking Line-nimisen markkinointiyhtymän, joka harjoitti autolauttaliikennettä Suomen ja Ruotsin välillä (ks 10.2).

Vuonna 1986 alus siirtyi suomalais-ruotsalaiselle EffJohn-ryhmälle, joka kuului kilpailevan Silja Line-varustamon omistajiin. Alus jatkoi kuitenkin toimintaansa Viking-yhtiön lukuun alkuperäisellä nimellään. Aluksen teknisestä toiminnasta huolehti Sally-varustamo hoivovarustamona.

Huhtikuussa 1990 EffJohn-ryhmä ryhtyi huolehtimaan aluksen liikennöinnistä kokonaan. Se sai nimekseen SILJA STAR. Alus siirrettiin Silja Linelle ja se jatkoi liikennettä Turun ja Tukholman välillä.

Tammikuussa 1991 alus siirrettiin Wasa Linesille, joka myös kuului EffJohn-ryhmään, ja alus asetettiin Wasa Linesin Pohjanlahden liikenteeseen Vaasan sekä Uumajan ja Sundsvallin välille. Alus sai uudeksi nimekseen WASA KING. Se liikennöi tällä reitillä kunnes Kyproksella rekisteröity Estline Marine Company Limited osti sen.

Alus oli Suomen viranomaisten valvonnassa ja purjehti valmistumisensa jälkeen Suomen lipun alla 14.1.1993 saakka.

2.2

Liikennöintihistoria Viron lipun alla

Alus siirrettiin 15.1.1993 Estline Marine Company Limited -yhtiölle. Alus oli rekisteröity Kyproksen alusrekisteriin Euroopan jälleenrakennus- ja kehityspankin edellyttämien, kiinnitysvakuuksien annettujen lainojen ehtojen täyttämiseksi. Rinnakkaiselle rekisteröinnille Virossa oli saatu lupa ja alus merkittiin Viron alusrekisteriin 28.1.1993.

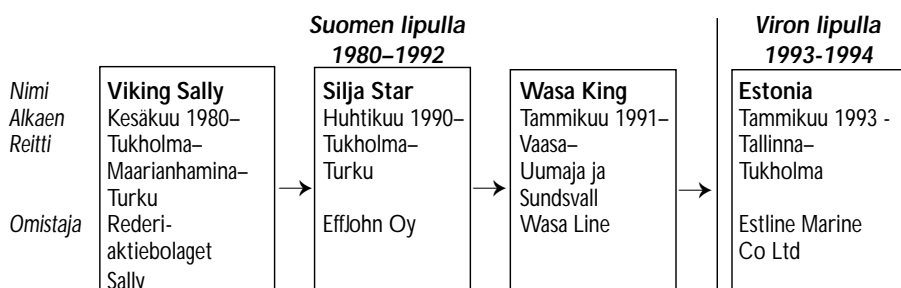
Luovutuksen yhteydessä Turussa suoritettun kuivatelakoinnin jälkeen alus aloitti matkustaja- ja rahtiliikenteen Tallinnan ja Tukholman välillä nimellä ESTONIA. Alus teki ensimmäisen matkansa 1.2.1993 ja sen jälkeen liikenne jatkui niin, että joka toinen päivä tapahtui lähtö Tallinnasta ja joka toinen päivä Tukholmasta. Kuvassa 2.1 on esitetty aluksen liikennöintihistoria.

Estline Marine Company Limited yhtiön omistivat yhtä suurilla osuuksilla Estonian Shipping Company Limited (ESCO) ja Nordthulin Luxembourg S.A. Viimeksi mainitun yhtiön omisti kokonaan ruotsalainen laivanvarustamo Nordström & Thulin AB.

Alus oli vuokrattu virolaiselle E-line Limited yhtiölle ilman miehistöä (bareboat charter). Viimeksi mainitun yhtiön omistivat myös puoliksi ESCO ja Nordthulin Luxembourg S.A.

E-line oli tehnyt ESCO:n kanssa aluk-

Kuva 2.1 Omistaja ja liikennöinti



Taulukko 2.1 ESTONIAN operaattoreina olleiden yhtiöiden omistussuhteet.

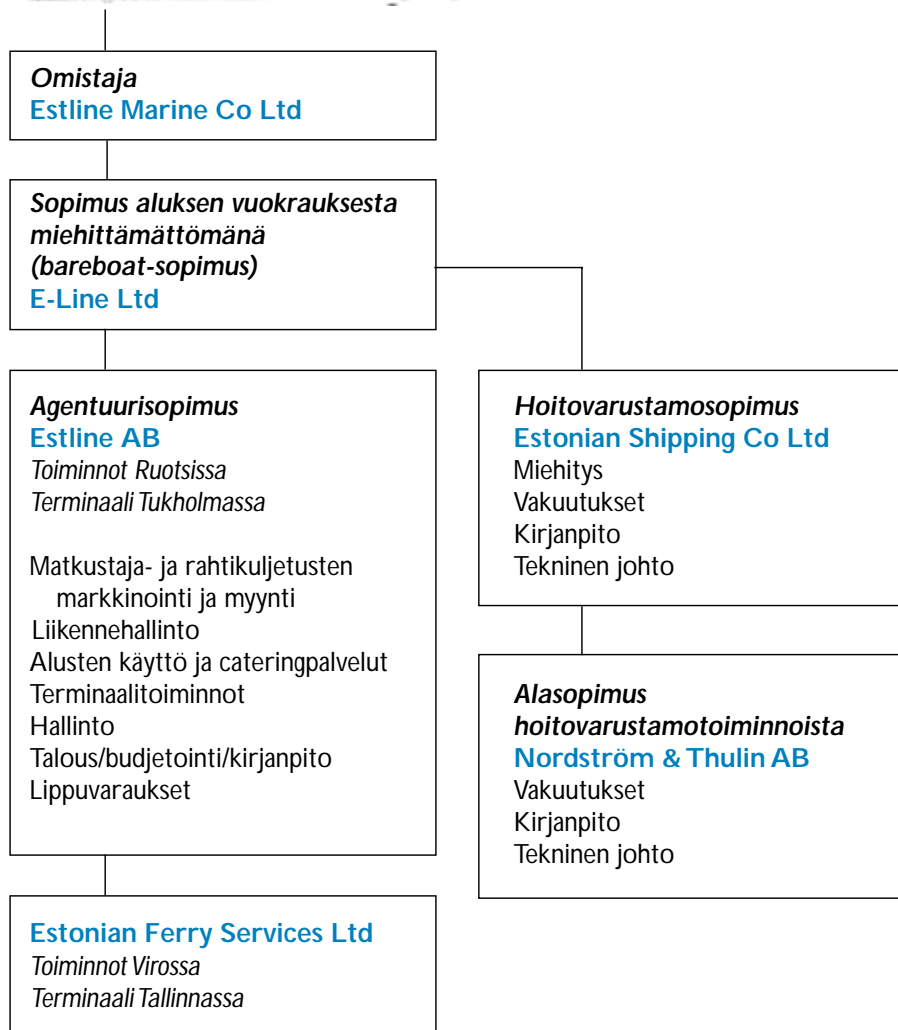
Yhtiö	Kansallisuus	Omistaja
Estline Marine Co. Ltd	Kypros	50% Estonian Shipping Co Ltd 50% Nordthulin Luxembourg S.A.
E-Line Ltd	Viro	50% Estonian Shipping Co Ltd 50% Nordthulin Luxembourg S.A.
Estline AB	Ruotsi	50% Estonian Shipping Co Ltd 50% Nordström & Thulin AB
Estonian Ferry Services Ltd	Viro	100% Estline AB
Estonian Shipping Co. Ltd	Viro	100 % Viron valtio
Nordström & Thulin AB	Ruotsi	Ruotsalainen julkinen osakeyhtiö
Nordthulin Luxembourg S.A.	Luxemburg	100% Nordström & Thulin AB

sen miehitystä ja operointia koskevan hoitovarustamosopimuksen (Management Agreement), koska ESCO:lla oli laajemmat resurssit ja enemmän kokemusta varustamotoiminnasta.

ESCO puolestaan teki teknisen huolto- ja operointisopimuksen Nordström & Thulin AB:n kanssa, koska tällä oli enemmän kokemusta tämän tyyppisistä aluksista ja he pystyivät helpommin järjestämään varaosatoimitukset ja huollon. Samasta syystä Nordström & Thulinin kanssa tehtiin sopimus ESTONIAa koskevien vakuutusasioiden hoitamisesta.



Kuva 2.2 Estline Marine Company Limitedin organisaatio



Toiminnan kaupallisesta puolesta, ravintolapalvelut mukaanlukien, huolehti ruotsalainen Estline AB E-linen kanssa tekemänsä sopimuksen mukaisesti. Estline AB:n omistivat puoliksi ESCO ja Nordström & Thulin. Estline AB:lla oli Virossa tytäryhtiö, joka huolehti kaupallisesta toiminnasta ja ravintolapalvelusta Tallinnassa. Taulukossa 2.1 on esitetty tiedot ESTONIAN toiminnassa mukana olleista omistajayhtiöistä. Kuvassa 2.2 on esitetty Estline Marine Company Limited -yhtiön organisaatio.

Nordström & Thulin AB on Tukholmassa kotipaikan omaava, vuonna 1850 perustettu pörssi-yhtiö, jolla oli kokemusta maailman laajuisesta tankkilaiva- ja irtolastialusliikenteestä, sekä matkustaja-autolauttaliikenteestä Ruotsin mantereen ja Gotlannin saaren välillä. Meklaritoiminta oli myös eräs yhtiön tärkeä toimintamuoto.

Päivittäisistä, ESTONIAa koskevista teknillisten toimintojen hoitamisesta huolehtivat yksi päätoiminen tarkastaja sekä talouteen ja markkinointiin erikoistunut johtaja, joiden kummankin toimipaikka oli Tukholmassa.

ESCO on Tallinnassa kotipaikan omaava, valtion omistama osakeyhtiö. Sen historia alkaa vuodesta 1879, jolloin Viron ensimmäinen varustamo, ”Linda”, perustettiin. ESCO harjoittaa maailmanlaajuisia liikennettä erilaisilla kuljetusaluksilla, joista suurimmat ovat 50 000 bruttorekisteritonnin suuruusluokkaa. ESCO harjoittaa myös matkustaja-autolauttaliikennettä Itämerellä ja Suomenlahdella. Syksyllä 1994 yhtiöllä oli käytössä 55 omaa alusta.

ESTONIAN toimintaa valvoi ESCO:n operatiivinen osasto. Miehistön pestamisesta huolehti ESCO:n henkilöstöosasto. Yhtiön palveluksessa oli kaksi täyttä miehistöä, jotka huolehtivat aluksen toiminnasta kahden viikon vuoroissa. Miehistön pätevyysvaatimukset ja koulutus on esitetty luvussa 4.

Työvuoroon tulevan päällikön piti aina käydä kuulemassa toimintaohjeet ESCO:n operatiivisella-, teknisellä- ja henkilöstöosastolla. Samoin oli vuoron- sa päättävän päällikön käytävä henkilö-

Taulukko 2.2 ESTONIAN reitit.

REITTI	Avomerta [mpk]	Ylityksiä päivässä	Ylityksiin käytetty aika päivää kohti [t]	Vuosia reitillä	Kokonaisaika avomerellä [t]
1 Turku–Tukholma	20	2	3	10,5	11 000
2 Vaasa–Uumaja/Sundsvall	20/75	4/2	6/6	2,0	4 000
3 Tallinna–Tukholma	150	1	9	1,7	5 500

Taulukko 2.3 Todennäköisyys, että merkitsevä aallonkorkeus ylittää tietyn tason.

Merkitsevä aallonkorkeus enemmän kuin [m]	Reitti 1	Reitti 2	Reitti 3	Reitti 3
	Ahvenanmeri Lågskär Todennäköisyys [%]	Pohjanlahti Vaasa-Sundsvall Todennäköisyys [%]	Pohjois-Itämeri Bogskär ¹ Todennäköisyys [%]	Pohjois-Itämeri Utön eteläpuoli Todennäköisyys [%]
2	5,7	12,6	20,4	24,6
3	0,4	3,9	6,5	11,1
4	0,04	1,2	1,3	4,2

¹ Mitattu

Taulukko 2.4 Arvioitu pisin aika, minkä ESTONIA on ollut merenkäynnissä, jossa merkitsevä aallonkorkeus on ylittänyt 3 tai 4 metriä.

Merkitsevä aallonkorkeus enemmän kuin [m]	Reitti 1	Reitti 3
	Turku–Tukholma Aika tunneissa	Tallinna–Tukholma Aika tunneissa
3	40	500
4	4	150

kohtaisesti operatiivisella osastolla raporttoimassa tilanne aluksella.

ESCO:n toimistossa pidettiin kerran viikossa päälliköiden kokous, johon osallistuivat kaikki kyseisenä päivänä Tallinnassa olevat alusten päälliköt, lomalla olevat mukaan luettuina. Myös ESTONIAlla pidettiin säännöllisesti kokouksia, joihin osallistuivat molempien vuorojen päälliköt, perämiehet ja konepäälliköt sekä ESCO:n ja Nordström & Thulin AB:n edustajat.

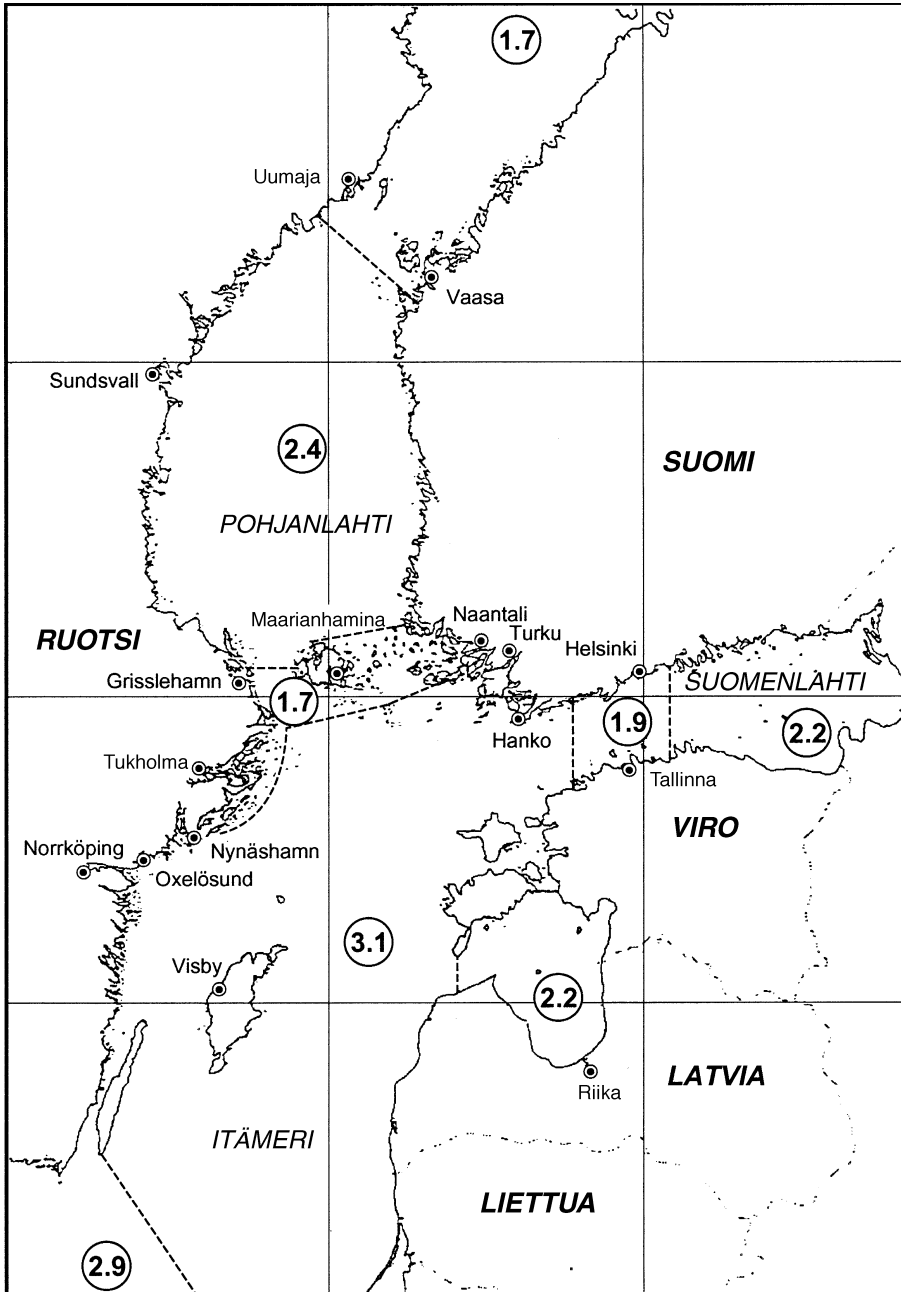
2.3 Toimintahistoria aalto-olosuhteiden osalta

Tukholman ja Tallinnan välisestä reitistä suurin osa oli avomerta, mutta aluksen

kahdella aikaisemmalla reitillä avomerialue oli huomattavasti lyhyempi. Taulukkoon 2.2 on koottu tiedot kaikista kolmesta reitistä.

Aaltotilastoja, jotka koskisivat nimenomaan aluksen kolmea eri toiminta-alueita, ei ole olemassa. Jonkinlaisen käsityksen eri reiteillä vallitsevista olosuhteista voi saada vertaamalla, miten suuri merkitsevä aallonkorkeus eri merialueilla ylitetään 10% todennäköisyydellä (kuva 2.3). Aallonkorkeudet on arvioinut Suomen Merentutkimuslaitos. Merentutkimuslaitos on myös laatinut kaikille kolmelle merialueelle aaltotilastoja koskevan ennusteen, joka perustuu laitoksen kokemukseen, tuulitilastoihin, tuulen suunnan perusteella määriteltäyn vapaa-seen pyyhkäisyalaan ja aallon korkeuden

Kuva 2.3 Metreissä ilmaistu merkitsevä aallonkorkeus, joka ylittyy 10 %:n todennäköisyydellä.



mittauksiin Bogskärissä, Pohjois-Itämerellä (sijainti ilmenee kuvasta 13.1) ja Sandbäckissä, eteläisellä Pohjanlahdella.

Taulukossa 2.3 on esitetty kunkin reitin aaltotilastot niiltä alueilta, joilla aallokko-olosuhteet ovat kaikkein pahimmat. Taulukossa on myös Bogskärissä suoritettuihin mittauksiin perustuva, tilasto siitä, millä todennäköisyydellä alueella ylitetään merkitsevän aallonkorkeuden arvot 2, 3 ja 4 m.

Kuvasta 2.3 käy ilmi, että korkean aallokon kohtaamisen todennäköisyys on reitillä Vaasa – Uumaja, huomattavasti pienempi kuin reitillä Vaasa – Sundsvall, jota käytettiin ainoastaan satunnaisesti ja lähinnä kesäaikaan. Lisäksi aluksen toiminta-ajalta olevien Pohjanlahden säätilastojen tarkastelu osoittaa, että voimakkaiden tuulien nostattamia korkeita aallokkoja ei esiintynyt missään vaiheessa kyseisenä ajanjaksona.

Kun lasketaan aluksen avomerellä purjehtimiseen käyttämä aika ja otetaan huomioon, millä todennäköisyydellä merkitsevä aallonkorkeus ylittää 3 tai 4 m, saadaan enimmäisarvio sille ajalle, jonka ESTONIA on purjehtinut voimakkaassa merenkäynnissä (taulukko 2.3). Taulukossa 2.4 on esitetty voimakkaassa merenkäynnissä purjehdittu aika liikennöitäessä reiteillä Turku – Tukholma ja Tallinna – Tukholma. Jälkimmäisen reitin arvioissa on oletettu, että alus oli yhtä pitkän ajan Bogskärin ja Utön eteläpuolisten aallokkotilastojen kuvaamissa aallokko-olosuhteissa.

Alus on saattanut kohdata korkean aallokon mistä suunnasta tahansa. Ahvenanmerellä korkea aallokko voi tulla vain eteläkaakosta tai luoteesta, jolloin reitillä Tukholma – Maarianhamina – Turku kulkevat alukset joutuvat sivuaallokkoon. Pohjois-Itämerellä suurin osa korkeasta aallokosta syntyy etelän ja lännen välisellä sektorilla. Tämä merkitsee yleensä vasemmanpuoleista sivuvastaista tai sivuaallokkoa matkalla Tallinnasta Tukholmaan tai sivuaallokkoa kuljettaessa päinvastaiseen suuntaan. Korkean aallokon kohtaamisen todennäköisyys pienenee avomeriesuuden loppua lähestyttäessä.