

LUKU 4

Toiminta aluksella

4.1 Yleistä

ESTONIAN miehistö työskenteli aluksella yleensä kaksi viikkoa ja sitä seurasi kaksi viikkoa maissa. Näin ollen tarvittiin kaksi täyttä miehistöä, jotka vuorottelivat. Jokaista tehtävää hoiti vuorotellen kaksi henkilöä.

Kansihenkilökuntaan kuului aluksen päällikön lisäksi viisi perämiestä, radio-sähköttäjä ja kahdeksan kansimiestä. Aluksen lääkäri kuului organisatorisesti kansihenkilökuntaan. Konehenkilökuntaan kuului kahdeksan konemestaria ja kahdeksan konemiestä. Matkustajapalveluhenkilökuntaan kuului kahdeksan henkilöä, joilla oli päällystön asema ja 113 muuta henkilöä.

4.2 Miehistö

4.2.1 Aluksen miehitys

Ennen lähtöä 27.9.1994 Tallinnan satamapäälliköille annettiin miehistöluettelo, joka käsitti 186 henkilöä. Heistä 149 muodosti varsinaisen miehistön, jolla oli menossa kahden viikon työjaksonsa 13. päivä. Lisäksi listalla oli 6 harjoittelijaa, 18 esiintyvää taiteilijaa, 9 asiantuntijaa ja 4 vaihtomiehistön jäsentä. Yksi heistä oli vaihtomiehistöön kuuluva päällikkö, joka oli aluksella suorittaakseen luotsauksen vapautuskirjan (linjaluotsikirjan) edellyttämän tutkinnon.

Kaikki varsinaiset miehistön jäsenet olivat Estonian Shipping Companyn (ESCO) palkkaamia. Kun ylempää päällystöä pestattiin, asiasta neuvoteltiin Nordström & Thulinin kanssa aluksen hoitoa koskevan sopimuksen mukaisesti.

Ruotsalainen miehitysyhtiö, Rederi AB Hornet, oli palkannut yhdeksän asiantuntijaa: yhden merikapteenin, jolla oli luotsin tutkinto eli luotsauksen vapautuskirja kahdelle Tukholman saaristossa käytettävälle väylälle, yhden asiantuntijan, joka oli perehtynyt alusten tietokonejärjestelmiin ja seitsemän henkilöä,

joilla oli pitkä kokemus matkustajapalveluista Itämeren lauttaliikenteessä. Estline oli suosittelut matkustajapalveluhenkilökuntaa ja Nordsröm & Thulin luotsia ja tietokoneasiantuntijaa, kun heidät oli palkattu.

Koko kansipäällystö ja suurin osa miehistöstä oli Viron kansalaisia. Työskentelykieli aluksella oli viro, jota kaikki miehistön jäsenet ymmärsivät.

Kaikilla miehistön jäsenillä oli heidän tehtäviensä vaatimat pätevyyskirjat.

4.2.2 Päällystön ja miehistön pätevyys

Päällystöön kuuluvista käytettiin virolaisilla aluksilla – kuten myös suomalaisilla ja ruotsalaisilla – nimityksiä yliperämies, toinen perämies, kolmas perämies ja neljäs perämies. ESTONIALla oli kaksi toista perämiestä, joista jäljempänä käytetään nimityksiä toinen perämies A ja toinen perämies B.

Aluksen päällikkö

Aluksen päällikkö oli syntynyt vuonna 1954. Hän valmistui Tallinnan merenkulkuopistosta vuonna 1973 ja hän aloitti uransa merillä vuonna 1974. Hän oli neljäntenä ja kolmantena perämiehenä vuoteen 1977 asti. Hän opiskeli Amiraali Makarovin merenkulun ja meritekniikan korkeakoulussa Leningradissa vuosina 1977–1982. Sen jälkeen hän toimi toisena perämiehenä ja sitten yliperämiehenä vuoteen 1986, jolloin hän sai merikapteenin pätevyuden ja ensimmäisen päällikkyytensä valtameriliikenteessä toimivilla rahtialuksilla.

Vuonna 1992 hänestä tuli Tallinnan ja Helsingin välisellä reitillä liikennöivän matkustaja-aluksen, GEORG OTS:n, päällikkö. Kun ESTONIA ostettiin, hänestä tuli sen ensimmäinen päällikkö. Hän oli alusta alkaen mukana muutettaessa alusta sen uuteen rooliin ja kehittämässä sen organisaatiota. Kun viro itse näistyi uudelleen ja Viron uusi merenkulkuhallinto luotiin, hänelle myönnettiin Viron ensimmäinen merikapteenin kirja vuonna 1994.

Hänellä oli yleinen radiopuhelimen hoitajan todistus, ARPA-pätevyystodistus (ARPA=Automatic Radar Plotting Aids) ja Sandhamnin kautta Tukholman saariston läpi johtavaa väylää koskeva vapautuskirja luotsin käytöstä eli väylätutkinto. Hän oli juuri ennen onnettomuutta läpäissyt Söderarmin väylää koskevan tutkinnon.

Muodollisen pätevyytensä lisäksi hän oli suorittanut alan kurseja, muun muassa kurssin ”Reittisuunnittelu saaristoväylillä”.

Äidinkieltensä viron lisäksi hän pystyi kommunikoimaan myös ruotsin, englannin, suomen ja venäjän kielellä.

Yliperämies

Yliperämies oli syntynyt vuonna 1964. Hän valmistui Amiraali Makarovin merenkulun ja meritekniikan korkeakoulusta vuonna 1988. Hänellä oli rajoittamaton yliperämiehen pätevyyskirja. Hän oli palvellut kolmantena perämiehenä rahtialuksilla 1988–1990 ja hän oli GEORG OTS:n kolmas ja sittemmin toinen perämies 1990–1992. Tammikuussa 1993 hänet nimitettiin ESTONIAN toiseksi perämieheksi. Elokuussa 1994 hänet ylennettiin yliperämieheksi.

Myös hänellä oli yleinen radiopuhelimen hoitajan todistus ja ARPA-pätevyystodistus. Hän oli suorittanut täydennyskursseja muun muassa kurssit ”Reittisuunnittelu” ja ”Komentosiltayhteistyö”.

Toinen perämies A

Toinen perämies A oli syntynyt vuonna 1963. Hän valmistui Tallinnan merenkulkuopistosta vuonna 1988. Hänellä oli Leningradissa vuonna 1988 myönnetty vahtipäällikön pätevyyskirja. Hän palveli kolmantena perämiehenä ro-ro aluksilla vuosina 1988–1992. Vuonna 1992 hänestä tuli GEORG OTS:n toinen perämies. Vuonna 1993 hänet nimitettiin ESTONIAN toiseksi perämieheksi.

Hänellä oli yleinen radiopuhelimen hoitajan todistus ja ARPA-pätevyystodistus. Hän oli myös suorittanut täydennyskursseja reittisuunnittelussa ja muissa aiheissa.

Toinen perämies B

Toinen perämies B oli syntynyt vuonna 1964. Hänellä oli rajoittamaton yliperämiehen pätevyyskirja, joka oli myönnetty Tallinnassa vuonna 1994. Hän valmistui Amiraali Makarovin merenkulun ja meritekniikan korkeakoulusta Leningradissa vuonna 1991. Hän oli GEORG OTS:n toinen perämies vuonna 1992 ja vuodesta 1993 alkaen hänellä oli sama toimi ESTONIALLA.

Hänellä oli yleinen radiopuhelimen hoitajan todistus ja ARPA-pätevyystodistus. Hän oli myös suorittanut täydennyskursseja reittisuunnittelussa ja muissa aiheissa.

Kolmas perämies

Kolmas perämies oli syntynyt vuonna 1966. Hän valmistui Tallinnan merenkulkuopistosta Tallinnasta 1988 ja Kotkan merenkulkuopistosta 1992. Hänellä oli Helsingissä vuonna 1992 myönnetty vahtipäällikön pätevyyskirja. Hänet nimitettiin ESTONIAN neljänneksi perämieheksi vuonna 1993 ja vuonna 1994 hänet ylennettiin kolmanneksi perämieheksi.

Hänellä oli Helsingissä vuonna 1992 myönnetty yleinen radioaseman hoitajan todistus (GOC). Hänellä oli myös ARPA-pätevyystodistus, ja hän oli suorittanut täydennyskursseja muun muassa reittisuunnittelussa.

Neljäs perämies

Neljäs perämies oli syntynyt vuonna 1973. Hän valmistui Viron merenkulkuopistosta Tallinnassa vuonna 1992. Hänellä oli Tallinnassa vuonna 1994 myönnetty vahtipäällikön pätevyyskirja. Hänet nimitettiin aliperämieheksi ESTONIALLE vuonna 1993 ja vuonna 1994 hänet ylennettiin neljänneksi perämieheksi.

Radiosähkötäjä

Radiosähkötäjä oli syntynyt vuonna 1941. Hän sai radiosähkötäjän ja radionavigoinnin pätevyyden Tallinnan teknisestä koulusta n:o 1 vuonna 1962 ja Tallinnan merikalastuskoulusta vuonna 1986. Hänellä oli ensimmäisen luokan kansainväli-

nen radiosähkötäjän pätevyystodistus, joka oli myönnetty Leningradissa vuonna 1974. Hän oli palvellut radiosähkötäjänä rahtialuksilla vuosina 1962–1993. Maaliskuussa 1993 hänet nimitettiin ESTONIAN radiosähkötäjäksi.

Kansimiehet

Pursimiehet ja kaikki matruusit olivat osallistuneet yleistä laivaturvallisuutta koskevalle kurssille koulutusalue ARZAMASSilla tai KORALLilla.

Onnettomuuden sattuessa, kriittisinä tunteina vahtimatruusina toiminut matruusi oli syntynyt vuonna 1970. Hän oli tullut ESCOn palvelukseen tammikuussa 1993. Ennen palvelustaan ESTONIALLA hän oli työskennellyt ro-ro lautta TRANSESTONIALLA ja GEORG OTSilla.

4.2.3

Konemestarien ja konemiesten pätevyudet

Konepäällystöstä käytetään virolaisilla aluksilla – samoin kuin ruotsalaisilla ja suomalaisilla – nimityksiä konepäällikkö, ensimmäinen konemestari, toinen konemestari ja kolmas konemestari.

Konepäällikkö

Konepäällikkö oli syntynyt vuonna 1950. Hän valmistui Tallinnan merenkulkuopistosta vuonna 1972 ja Amiraali Makarovin merenkulun ja meritekniikan korkeakoulusta Leningradissa vuonna 1989. Hänellä oli rajoittamaton konepäällikön pätevyyskirja, joka oli myönnetty Tallinnassa vuonna 1994. Vuodesta 1972 vuoteen 1990 hän työskenteli kolmantena ja toisena konemestarina sekä konepäällikkönä eri aluksilla. Hän palveli konepäällikkönä ro-ro-rahtilautta TRANSESTONIALLA ja moottorialus SAINT PATRICK II:lla vuosina 1990–1993. Helmikuusta 1993 alkaen hän oli ESTONIAN konepäällikkö.

Ensimmäinen konemestari

Ensimmäinen konemestari oli syntynyt vuonna 1952. Hän valmistui Amiraali Makarovin merenkulun ja meritekniikan korkeakoulusta Leningradissa vuonna

1976. Hänellä oli Leningradissa vuonna 1976 myönnetty ensimmäisen konemestarin pätevyys. Hänellä oli myös todistus Leningradissa vuonna 1990 pidetyltä jatkokoulutuskurssilta.

Hän oli työskennellyt neljäntenä, kolmantena ja toisena konemestarina useilla eri aluksilla vuosina 1976–1992. Tammikuussa 1993 hänet nimitettiin ESTONIAN toiseksi konemestariksi ja kesäkuussa 1993 hänet ylennettiin ensimmäiseksi konemestariksi.

Toinen konemestari

Toinen konemestari oli syntynyt vuonna 1947. Hän valmistui Tallinnan merenkulkuopistosta vuonna 1968 ja Amiraali Makarovin merenkulun ja meriteknikan korkeakoulusta Leningradissa vuonna 1981. Hänellä oli Leningradissa vuonna 1972 myönnetty toisen konemestarin pätevyys.

Hän palveli kolmantena ja toisena perämiehenä useilla eri aluksilla vuosina 1968–1981 ja vuosina 1982–1992 hän oli erään ro-ro aluksen kolmas konemestari. Tammikuussa 1993 hänet nimitettiin ESTONIAN toiseksi konemestariksi.

Kolmas konemestari

Kolmas konemestari oli syntynyt vuonna 1964. Hän valmistui Amiraali Makarovin merenkulun ja meriteknikan korkeakoulusta Leningradissa vuonna 1990. Hänellä oli Leningradissa vuonna 1990 myönnetty kolmannen konemestarin pätevyyskirja.

Hän palveli neljäntenä ja kolmantena konemestarina eri aluksilla vuosina 1990–1993. Heinäkuussa 1993 hänet nimitettiin ESTONIAN neljänneksi konemestariksi ja syyskuussa 1994 hänet ylennettiin kolmanneksi konemestariksi.

Neljäs konemestari

Neljäs konemestari oli syntynyt vuonna 1966. Hän valmistui Tallinnan merenkulkuopistosta vuonna 1986. Hänellä oli kolmannen konemestarin pätevyyskirja, joka oli myönnetty Leningradissa vuonna 1986.

Hän palveli konemiehenä ja neljäntenä konemestarina rahtialuksilla vuosina

1989–1993. Vuonna 1994 hänet nimitettiin ESTONIAN konemieheksi ja syyskuussa hänet ylennettiin neljänneksi konemestariksi.

Sähkömestari

Sähkömestari oli syntynyt vuonna 1951. Hän valmistui Amiraali Makarovin merenkulun ja meriteknikan korkeakoulusta Leningradissa vuonna 1974. Hänellä oli ensimmäisen luokan sähkömestarin pätevyyskirja, joka oli myönnetty vuonna 1984.

Vuodesta 1977 lähtien hän oli työskennellyt sähkömestarina erityyppisillä aluksilla. Tammikuussa 1993 hänet nimitettiin ESTONIAN sähkömestariksi.

Kylmälaitemestari

Kylmälaitemestari oli syntynyt vuonna 1959. Hän valmistui Tallinnan merikalastuskoulusta vuonna 1978. Hänellä oli kylmälaitemestarin pätevyyskirja, joka oli myönnetty Tallinnassa vuonna 1992.

Hän työskenteli kylmälaitemestarina eräässä kalastusyhtiössä vuosina 1978–1992. Tammikuussa 1993 hänet nimitettiin ESTONIAN kylmälaitemestariksi.

Järjestelmäestari

Järjestelmäestari oli syntynyt vuonna 1969. Hän valmistui Tallinnan merenkulkuopistosta vuonna 1991. Hänellä oli kolmannen konemestarin pätevyyskirja, joka oli myönnetty Leningradissa vuonna 1991. Hän toimi vuosina 1991–1992 neljäntenä konemestarina. Tammikuussa 1993 hänet nimitettiin ESTONIAN järjestelmäestariksi.

Konemiehet

Aluksella oli kahdeksan konemiestä: neljä vanhempaa moottorimestä, kaksi sähkömiestä sekä hitsari ja sorvari. He olivat kaikki suorittaneet yleistä laivaturvallisuutta koskevan kurssin koulutusaluksilla ARZAMASSilla tai KORALLilla.

4.2.4

Matkustajapalveluhenkilökunta

Matkustajapalveluosastolla päällystön korkea-arvoisin henkilö oli pääpurseri

(toisinaan käytetään nimitystä hotellipurseri). Hän oli syntynyt vuonna 1965. Hän oli ollut ESCO:n palveluksessa vuodesta 1985. Hän oli suorittanut yleisen alusturvallisuuskurssin.

Matkustajapalveluhenkilökunnan ammatillisella pätevyydellä ei ole merkitystä onnettomuuden kannalta. Onnettomuuden tutkinnan kannalta ainoa kiinnostava seikka on heidän roolinsa aluksen turvallisuusjärjestelyissä.

4.3

Tehtävät ja organisaatio

4.3.1

Kansiosasto

Aluksen päällikkö oli vastuussa aluksen kaikesta toiminnasta. Hän raportoi ESCO:lle kaikesta navigointiin, päivittäiseen toimintaan, henkilöstöön ja muihin vastaaviin asioihin liittyvistä seikoista. Teknisistä asioista hän raportoi Nordström & Thulinille.

Onnettomuusyönä ESTONIALla työvuorossa ollut päällikkö oli ESTONIAN päävastuullinen ensimmäinen päällikkö. Hän oli se, joka yhdessä toimistossa työskentelevien esimiestensä kanssa laati säännöt ja suunnitteli aluksen toimintarutiinit. Hänen antamiensa määräysten mukaan vastuu ja eri velvollisuudet, normaalien vahtivuorojen lisäksi, oli jaettu kansipäällystön kesken jäljempänä kuvatulla tavalla.

Yliperämies oli vastuussa lastinkäsittelystä ja sen suunnittelusta. Hän oli vastuussa myös kansimiesten päivittäisestä työstä.

Toinen perämies A oli vastuussa navigointilaitteista ja hän avusti myös ensimmäistä perämiestä lastinkäsittelyyn liittyvissä asioissa. Hän oli aluksen vasemmanpuoleisen pelastusveneryhmän johtaja ja vastuussa ryhmän käytössä olleista pelastusvälineistä.

Toinen perämies B oli vastuussa ennen lähtöä suoritettavista vakavuuslaskelmista ja hän avusti ensimmäistä perämiestä lastinkäsittelyyn liittyvissä asioissa. Hän oli myös aluksen oikeanpuolei-

sen pelastusveneryhmän johtaja ja vastuussa ryhmän käytössä olleista pelastusvälineistä.

Kolmas perämies huolehti merikar-toista ja merenkulkukirjallisuudesta. Hän oli myös vastuussa kaikkien aluksella olevien kellojen kalibroinnista.

Neljäs perämies oli vastuussa kansimiesten työtuntien kirjaamisesta. Hän piti kirjaa kansimiesten pätevyystodistuksista ja huolehti heidän passeistaan. Hän oli myös vastuussa satamaviranomaisille toimitettavista lastiluetteloista ja lastioperaatioiden dokumentoinnista.

Radiosähkötäjä oli vastuussa radiolaitteista, EPIRB-hätäpaikannusmajakoista ja viestintälaitteistoista. Hän ja toinen perämies A huolehtivat yhdessä elektronisista navigointilaitteista. Radiosähkötäjä oli myös vastuussa miehistöluettelojen laatimisesta ja ylläpidosta. ESTONIA oli katsastettu vanhan meriradiojärjestelmän säännösten mukaan (ks. 7.3.1) ja näin ollen radiosähkötäjän piti päivystää taajuuksia 500 kHz ja 2182 kHz. Päivystysaika merellä oli klo 19.00–01.00.

Kun alus oli merellä, vahtimiehitykseen kuului aina kaksi perämiestä ja yksi matruusi.

Länteen kuljettaessa toinen perämies B oli vahtivuorossa klo 20.00–01.00 ja hänellä oli apunaan kolmas perämies. Toinen perämies A oli vahtivuorossa klo 01.00–06.00 apunaan neljäs perämies. Lähdön ja klo 20.00 välisen ajan sekä klo 06.00 ja saapumisen välisen ajan sillalla olivat vahdissa aluksen päällikkö ja yli-perämies.

Merimatkan aikana matruusien vahtivuorot vaihtuivat klo 22.00, 02.00 ja 06.00. Heidän velvollisuutenaan merellä oli toimia ylimääräisinä tähyistäjinä ja tehdä tarkastuskierroksia ennalta määrättyjä reittejä kulkien kaikkialla aluksessa. Nämä kierrokset tehtiin kerran tunnissa alkaen klo 20.30. Ne kestivät noin 25 minuuttia.

Myös turvamiehet tekivät tarkastuskierroksia. Heillä ei ollut muita velvollisuuksia kuin huolehtia aluksen ja matkustajien turvallisuudesta. He partioivat jatkuvasti.

4.3.2 Koneosasto

Konepäällikkö oli vastuussa konehuoneen organisaatiosta ja kaikista siellä tehtävistä töistä. Hän vastasi myös varaosien ja kulutustarvikkeiden hankinnoista sekä varastoista ja koko aluksen teknisestä kunnossapidosta. Hän raportoi Nordström & Thulinin tekniselle johtajalle ja tietyiltä osin kopiot näistä raporteista toimitettiin ESCO:lle.

Ensimmäinen konemestari oli vastuussa pääkoneiden ja propulsiojärjestelmän kunnossapidosta ja toiminnasta.

Toisen konemestarin tehtävänä oli huolehtia separaattoreista, peräsinkoneistosta ja kaikista muista hydraulisista ja pneumaattisista järjestelmistä kuten keulavisiirin, ramppien ja rungon ovien lukitusten ohjauslaitteista.

Kolmannen konemestarin tehtävänä oli huolehtia kompressoreista, polttoaineen otosta ja sähkögeneraattoreista, häätägeneraattori mukaan luettuna.

Neljännän konemestarin tehtävänä oli huolehtia kattiloista, kansikoneistoista ja pelastusveneiden moottoreista.

Järjestelmäestarin tehtävänä oli huolehtia makean veden jakelujärjestelmästä, likavesijärjestelmästä ja keittiön laitteista.

Kylmälaitemestarin tehtävänä oli huolehtia ilmastointilaitteistosta ja varastotilojen jäähdytyslaitteista.

Sähkömestarin tehtävänä oli huolehtia kaikista sähkölaitteista ja niiden järjestelmistä.

Konemiestön työaikataulu oli perinteinen kolmen vahtivuoron järjestelmä. Jokaiseen vahtivuoroon kuului yksi konemestari ja yksi moottorimies.

Kello 12.00–16.00 ja 24.00–04.00 vahtivuroista huolehti kolmas konemestari, klo 04.00–08.00 ja klo 16.00–20.00 toinen konemestari, ja klo 08.00–12.00 ja klo 20.00–24.00 neljäs konemestari.

4.3.3 Matkustajapalveluosasto

Matkustajapalveluosastolla oli kaikkiaan 121 henkeä.

Monet heistä puhuivat kahta tai useampaa kieltä. Viron kielen lisäksi englannin kieli oli pakollinen kaikille, jotka tehtävissään joutuivat tekemisiin matkustajien kanssa.

Talousosastoa johti pääpurseri, joka oli vastuussa työn organisoinnista ja sen suorittamisesta. Hän oli myös vastuussa osaston taloudellisesta tuloksesta. Henkilöstöä, kunnossapitoa ja muuta toimintaa koskevista asioista hän raportoi ESCO:lle päällikön välityksellä. Taloudesta hän raportoi Estlinelle Tukholmaan.

Matkustajapalveluosasto koostui viidestä alaosastosta, joilla oli kullakin oma johtajansa. Nämä olivat hotelliosasto, johon kuului myös informaatiotoimisto, keittiö, ravintolaosasto konferenssitilat mukaan lukien, verovapaat myymälät ja automaattisen tietojenkäsittelyn osasto (ATK). Turvamiehet kuuluivat hotelliosastoon, mutta he raportoivat suoraan aluksen päällikölle.

Kokin, ravintolan johtajan, myymälän johtajan ja ATK-asiantuntijan palkkaamisesta huolehti Nordström & Thulin, eri osapuolten tekemän, aluksen hoitoa koskevan sopimuksen mukaisesti. Heidät oli muodollisesti palkattu asiantuntijoiksi. Näin ollen he eivät kuuluneet miehistöön. He toimivat kuitenkin joka suhteessa kuin osastonsa vastuulliset työnjohtajat. Koska he eivät olleet miehistön jäseniä, he eivät kuuluneet aluksen turvallisuusorganisaatioon.

Matkustajapalveluosaston työtajat sovitettiin useiden ravintoloiden baarien ja myymälöiden aukioloaikoihin. Informaatiotoimisto oli miehitetty 24 tuntia vuorokaudessa. Kiireisinä ajanjaksoina, klo 09.00–11.00 ja klo 17.00 ja 22.00, siitä huolehti kaksi purseria.

4.4 Turvallisuusorganisaatio

4.4.1 Turvallisuusorganisaation kehittäminen

Kun ESCO ryhtyi huolehtimaan ESTONIAN liikennöinnistä vuonna 1992, luo-

tiin uusi turvallisuusjärjestelmä. Uusi organisaatio perustui osittain edellisten omistajien organisaatiosuunnitelmaan ja osittain Nordström & Thulinin kokemuksiin samalla reitillä aiemmin kulkeella aluksella.

Kaikki turvallisuusjärjestelmään liittyvät dokumentit, suunnitelmat ja ohjekirjat oli kirjoitettu sekä viron että englannin kielellä. Koko miehistö oli perehdytetty turvallisuusorganisaatioon ennen liikenteen aloittamista. Turvallisuusjärjestelmä testattiin satamatarkastuksen yhteydessä helmikuussa 1993 (ks. 3.2.10).

Turvallisuusjärjestelmä ja siihen liittyvä myöhempi koulutus ja sen ylläpito oli kuvattu hätätilannesuunnitelmassa, turvallisuuskäsikirjassa ja koulutusoppaassa.

4.4.2 Hälytysmerkit

ESTONIALla oli käytössä monenlaisia hälytyksiä. Pelastusvenehälytys ja palohälytys olivat yleisiä matkustajille ja miehistölle tarkoitettuja hälytyksiä. Lisäksi oli ainoastaan miehistölle osoitettu koodattu hälytys, ”Mr Skylight”, jonka tarkoitus oli hälyttää tietyt osat turvallisuusorganisaatiosta.

Hälytykset oli kuvattu hätätilannesuunnitelmassa ja turvallisuuskäsikirjassa, jotka olivat nähtävissä useissa paikoissa miehistön majoitustiloissa, kuten messissä ja päivähuoneessa ja kaikissa tärkeimmissä työskentelypaikoissa.

Pelastusvenehälytys

Pelastusvenehälytys – seitsemän lyhyttä äänimerkkiä, joita seurasi yksi pitkä – annettiin yhtäaikaan hälytyskellojen ja/tai aluksen sumusireenin kanssa. Kun hälytys annettiin, sillä hälytettiin johtoryhmä, vasemman ja oikean puoleiset veneryhmät, konehuoneryhmä ja yksitoista evakuointiryhmää.

Palohälytys

Palohälytys – jatkuvasti toistuva lyhyt äänimerkki – annettiin myös yhtäaikaan kellojen ja/tai aluksen sumusireenin kans-

sa. Kun hälytys annettiin, johtoryhmä, kaksi palotorjuntaryhmää, konehuoneryhmä, vasemman ja oikean puoleiset veneryhmät ja ensiapuryhmä ryhtyivät toimintaan.

”Mr Skylight”

Miehistö voitiin hälyttää yleisen kaitinjärjestelmän avulla annetulla koodatulla viestillä ”Mr Skylight” matkustajia pelästyttämättä. Tämän viestin yhteydessä saatiin käyttää myös erillistä liitettä. Tietty osa turvallisuusorganisaatiosta ryhtyi toimintaan riippuen siitä, mitä liitettä käytettiin. Kaikki Skylight-viestit koskivat veneryhmiä.

4.4.3 Hälytysryhmät

Turvallisuusorganisaatiota johti komentosillalle kokoontuva johtoryhmä. Siihen kuuluivat aluksen päällikkö, konepäällikkö, yliperämies, pääpurseri ja kolmas perämies.

Aluksen päällikkö oli toiminnan ylin johtaja. Konepäällikkö toimi palopäällikkönä ja hän johti kahta sammutusryhmää ja konehuoneryhmää. Yliperämies vastasi vakavuuslaskelmista ja toimi varapalopäällikkönä. Hän johti oikean ja vasemman puoleisia pelastusveneryhmiä, ensiapuryhmää ja helikopteriryhmiä. Pääpurseri oli vastuussa evakuoinnista ja evakuointiryhmät raportoivat hänelle keulan ja perän alueiden johtajien välityksellä. Kolmannen perämiehen pääasiallinen tehtävä oli pitää kirjaa tapahtumista ja tehdä muistiinpanoja.

Hätäsunnitelman ja turvallisuuskäsikirjan mukaan ensimmäinen perämies – ei radiosähkötäjä – oli vastuussa alukselta lähtevästä radioliikenteestä. Tämän uskotaan johtuneen siitä, että ESTONIAN turvallisuusorganisaatio oli osittain kopioitu sellaisille aluksille laadituista organisaatiosuunnitelmista, joissa ei ollut radiosähkötäjää. Komissio ei ole onnistunut varmistamaan, noudatettiin-ko tällaista toimintatapaa käytännössä.

Johtoryhmän etukäteissuunnitelmiin kuului useita tarkistuslistoja. Mukana oli muun muassa tarkistuslista törmäyksen,

karilleajon, vuodon ja evakuoinnin varalle.

Sammutusryhmien n:o 1 ja 2 johtajina toimivat toinen ja kolmas konemestari. Heidät hälytettiin koodatulla hälytyksellä ”Mr Skylight” ja yleisellä palohälytyksellä, joka annettiin hälytyskelloilla. Hälytyksen, ”Mr Skylight”, jälkeen ilmoitettu numero ilmaisi paloaseman, jossa ryhmä kokoontuisi. Kutsua ”Mr Skylight” seuraava vironkielinen vauriontorjuntaa tarkoittava sana merkitsi sitä, että korjausryhmän pitäisi tuoda korjausvarusteensa ja ryhtyä toimintaan odottamatta lisäohjeita. Sammutusryhmä 1 oli koulutettu ja varustettu lähinnä asuintiloissa syttyvien tulipalojen varalta ja sammutusryhmä 2 oli valmistautunut autokannen ja konehuoneen paloihin. Sammutusryhmä 2 oli myös koulutettu kemikaalionnettomuuksien torjuntavälineiden käyttöön.

Konehuoneryhmän johtajana toimi ensimmäinen konemestari ja ryhmän ainoa jäsen hänen lisäkseen oli työvuorossa oleva moottorimies. Ryhmä hälytettiin ”Mr Skylight” hälytyksillä sekä pelastusvenen ja palohälytyksillä. Konehuoneryhmän kokoontumispaikkana oli konehuoneen valvomo ja ryhmän päätehtävänä oli vapauttaa työvuorossa oleva konemestari ja ottaa vastuu koneiden toiminnasta.

Pelastusveneryhmät hälytettiin ”Mr Skylight” kutsulla ja yleisillä hälytyksillä. Kokoontumispaikkana oli vasemmanpuoleisella ryhmällä pelastusvene n:o 2 ja oikeanpuoleisella ryhmällä pelastusvene n:o 1. Pelastusveneryhmien ensisijaisena tehtävänä oli huolehtia, että pelastusveneet ja lautat olivat valmiina laskeutuviksi ja laittaa tikkaat käyttövalmiiksi. Matkustajien opastaminen venekannelle ja pelastusliivien jakelu kuuluivat toimintaohjeiden mukaan myös ryhmien tehtäviin. Kumpaakin ryhmää johti toinen perämies ja ryhmiin kuului neljä muuta jäsentä. Heistä neljä, kaksi kummassakin ryhmässä kuuluivat kansienkilökuntaan ja kaksi muuta matkustamopalveluhenkilökuntaan. Pelastusveneryhmien jäsenille oli määrätty paikat pelastusvenneiden tai pelastuslauttojen miehittäessä.

Ensiapuryhmää johti aluksen lääkäri ja siihen kuului 11 jäsentä. Ryhmä hälytettiin kutsulla ”Mr Skylight 727”. Kokoontumispaikkana oli aluksen sairaala. Kokoontumispaikka saattoi olla myös muualla ja siinä tapauksessa kutsuun lisättiin liite, joka ilmoitti kokoontumispaikan. Ensiapuryhmän tärkeimpinä velvollisuuksina oli huolehtia loukkaantuneista ja/tai kuolleista henkilöistä, antaa ensiapua ja valmistella heidät maihin tai muille aluksille siirtämistä varten. Hätätilanteissa, myös ”jättäkää alus”-tilanteissa, ensiapuryhmä oli myös vastuussa loukkaantuneiden siirtämisestä pelastusveneisiin.

Helikopteriryhmän ei ollut tarkoitus toimia ”jättäkää alus”- tai muissa tilanteissa, joissa koko turvallisuusorganisaatio hälytettiin. Ryhmä koostui siksi sopivan pätevyyden omaavista, hätäorganisaation muihin ryhmiin kuten pelastusveneryhmiin ja sammutusryhmiin kuuluvista henkilöistä. Kymmenhenkistä helikopteriryhmää johti toinen perämies. Ryhmän tehtävänä oli valmistaa alus helikopterin laskeutumista varten.

Rajoitettua evakuointia ja määrättyjen alueiden eristämistä varten oli olemassa järjestysryhmä. Seitsemänjäsenistä ryhmää johti turvallisuusavustaja. Tämä ryhmä hälytettiin ”Mr Skylight” hälytyksellä ja se kokoontui kassanhoitajan toimistossa kannella 5. Ryhmän tehtäviin kuului rajattu evakuointi, etsintä rajatuilla alueilla, toisten ryhmien toiminta-alueiden eristäminen ja ensiapuryhmän avustaminen. Pelastusvenehälytyksen tullessa järjestysryhmä hajaantui

ja ryhmän jäsenet siirtyivät hoitamaan tehtäviään evakuointiryhmissä.

Koko aluksen evakuoinnista vastasi 11 evakuointiryhmää, joita johtivat keula- ja peräalueiden johtajat. Keula-alueen johtaja johti ryhmiä 1, 2 ja 3 ja hän vastasi keulaportaikon kautta tapahtuvasta evakuoinnista. Peräalueen johtaja johti kahdeksaa muuta ryhmää ja vastasi peräportaikon kautta tapahtuvasta evakuoinnista. Evakuointiryhmät kutsuttiin kokoon pelastusvenehälytyksellä tai kutsulla ”Mr Skylight”. Jokaisen ryhmän piti evakuoida tietty alue kokoontumispaikallaan tai sen läheisyydessä. Evakuointiryhmät oli pyritty mahdollisimman tarkasti kokoomaan ihmisistä, jotka työskentelivät sillä alueella, joka heidän piti evakuoida, jotta he tunsivat alueen mahdollisimman hyvin.

Jokaiseen pelastusveneeseen oli määrätty seitsemän miehistön jäsentä, joilla oli tietyt velvollisuudet pelastusveneitä laskettaessa ja sen jälkeen.

Kaikilla pelastuslautta-asemilla oli yksi johtaja ja jokaiselle lautalle oli määrätty yksi lautan johtaja.

Jokaiselle miehistön jäsenelle oli annettu yksilöllinen hälytysnumero hänen aloittaessaan työt aluksella. Tämä hälytysnumero ilmaisi hänen velvollisuutensa ja asemansa turvallisuusorganisaatiossa.

4.4.4

Koulutus ja harjoitukset

Turvallisuusorganisaation eri ryhmät pitivät harjoituksia aluksen harjoittelukaualun mukaisesti. Harjoituksia johti

ryhmän johtaja, joka myös teki raportin harjoituksen sisällöstä ja mahdollisesti poissaolevista ryhmän jäsenistä. Tämä raportti toimitettiin vastuussa olevalle johtoryhmän jäsenelle.

Sammutusryhmät, konehuoneryhmä ja veneryhmät harjoittelivat kerran kahdessa viikossa. Ensiapuryhmä ja evakuointiryhmät harjoittelivat kerran kuussa.

Vasemmanpuoleiset pelastusveneet laskettiin veteen kolmen kuukauden välein ja oikeanpuoleiset kerran vuodessa. Aluksella oli yleensä aina oikea kylki vasten laituria. Oikeanpuoleiset pelastusveneet laskettiin kuitenkin kerran kolmessa kuukaudessa.

Aluksella olleesta miehistöstä 142 henkeä oli käynyt IMO:n hyväksymän turvallisuuskurssin ja heidän katsottiin olevan perehtyneitä pelastuslauttojen ja veneiden käyttöön.

Kun ESTONIA aloitti Tallinnan ja Tukholman välisen liikenteen, Ruotsin merenkulkuviranomaiset suorittivat operatiivisen tarkastuksen aluksella. Tarkastukseen kuului koko turvallisuusjärjestelmän tarkastaminen ja koko miehistön taitojen sekä toiminnan tarkastaminen ennalta laaditun suunnitelman mukaan.

Tammikuussa 1994 ESTONIA osallistui myös suureen paloharjoitukseen. Harjoituksen tarkoituksena oli harjoitella helikopterilla maista tulevien palomiesten ja aluksen turvallisuusorganisaation yhteistyötä.