

LUKU 16

Analyysi evakuoinnista

16.1

Evakuoinnin aloittaminen

Monet matkustajat kuulivat noin 10 minuutin ajan metallisia ääniä, jotka alkoivat vähitellen vaikuttaa epänormaaleilta ja hälyttäviltä. Äänet kuuluivat varsinkin kannella 1 ja muiden kansien keulimaisissa hyteissä ja ne kuulostivat joidenkin mielestä pelottavilta. Muutamat pelastuneet lähtivät hyteistään, varmoina siitä, että jokin on vialla. Osa lähti tutkimaan asiaa ja toiset menivät avoimelle kannelle 7.

Enemmistö matkustajista ja miehistön jäsenistä ei kuitenkaan havahtunut ennen ensimmäistä kallistumaa edeltäneitä voimakkaita iskuja. Ääni ja sitä seurannut kallistuma saivat heidät tajuaan ilmeisesti välittömästi, että tilanne oli hengenvaarallinen. Silloin monet pakenivat nopeasti, pukeutumatta edes kunnolla. Reagointitapa vaihteli kuitenkin ja osa matkustajista ei huolestumisestaan huolimatta ilmeisesti uskonut tai tajunnut tilanteen vakavuutta, tai he eivät keksineet mitään järkevää toimintatapaa.

Itse onnettomuus hälytti siis useimmat matkustajat ja miehistön jäsenet ja he alkoivat hakeutua avoimille kansille oma-aloitteisesti ja useimmiten yksin. Hälytysmerkeillä ei näytä olleen matkustajien ja useimpien miehistön jäsenten kannalta mitään merkitystä.

16.2

Johtoryhmän kokoontuminen komentosillalle

Toinen perämies A ja neljäs perämies olivat vahtivuorossa klo 01.00 jälkeen. Päällikkö saapui komentosillalle 5–10 minuuttia ennen ensimmäistä kallistumaa ja hänen uskotaan jääneen paikalle, koska visiirin ja rampin alueelta kuuluneiden äänien syyn tutkiminen oli käynnissä. Koko johtoryhmä ei kokoontunut sillalle.

Kallistuma herätti pääpurserin ja hän

meni suoraan avoimelle kannelle. Radion hätäliikenteestä on tunnistettu yli-perämiehen sekä toinen perämies A:n ja kolmannen perämiehen äänet. Nämä kaksi päällystöön kuuluvaa kiipesivät ulos komentosillalta, kun ESTONIAN kallistuma oli noin 80°. Komissiolla ei ole tietoja konepäälliköistä eikä purserin apulaisesta.

Pääpurseria lukuunottamatta yksikään johtoryhmän jäsen ei selviytynyt hengissä.

16.3

Hälytykset ja toiminta komentosillalla

Komentosillalta annettiin hälytysmerkkejä suunnilleen viisi minuuttia kallistumisen jälkeen, kun tilanne oli jo muuttunut vakavaksi. Ensimmäinen hälytys *Mr Skylight to number one and two*, oli koodattu palohälytys, jotta se ei hermostuttaisi matkustajia. Kuten useimmat "Mr Skylight"-hälytykset, se oli myös samanaikaisesti kokoontumismerkki johtoryhmälle ja pelastusveneryhmille.

Tämä hälytys, joka ei erityisen hyvin sopinut tilanteeseen, annettiin, kun komentosillan siipien alla oli jo ihmisiä pelastusliivit yllään ja kallistuma oli noin 30°. Toinen palotorjuntaryhmistä, joille hälytys oli osoitettu, sai käskyn kokoontua autokannelle, jossa suunnilleen tässä vaiheessa oli noin 1500 t vettä.

Turvallisuuskäsikirjan mukaan komentosillalta saattoi antaa "Mr Skylight"-hälytyksen haluttaessa valmistautua ja organisoida miehistö evakuointia varten ennen kaikkien matkustajien hälyttämistä. Johtoryhmän tuli turvallisuuskäsikirjan mukaan, käyttää "Mr Skylight"-hälytystä pelastusveneryhmien kutsumiseksi kokoon ilman mitään lisäystä. Pelastusveneryhmien ja evakuointiryhmien kutsumiseksi yhtäaikaaisesti olisi pitänyt käyttää muotoa "Mr Skylight Evac", jota olisi seurannut kunkin evakuointiryhmän numero.

Suunnilleen kaksi minuuttia "Mr Skylight"-hälytyksen jälkeen annettiin pelastusvenehälytys.

Mahdollinen selitys ”Mr Skylight”-hälytyksen käytölle on se, että komentosillalla ei vielä ymmärretty tilanteen vakavuutta, mutta miehistölle haluttiin antaa ennakkovaroitus evakuoinnin varalta. Tämä hälytys oli kuitenkin epätarkoituksen mukainen ja se oli myöhässä, mikä viittasi siihen, että komentosillalla vallitsi hämmennys eikä siellä täysin ymmärretty tilannetta. Koska pelastusvenehälytys annettiin myöhään, on johdonmukaista olettaa, että kyseinen hälytys ja sitä pian seurannut hätäkutsu annettiin vasta sen jälkeen, kun komentosillalla tajuttiin, että tilanne oli hengenvaarallinen eikä ollut enää korjattavissa.

Osa pelastuneista on kertonut kuulleensa hälytykset, mutta toiset kertovat, etteivät he kuulleet minkäänlaisia hälytyksiä. Eräät pelastuneista kuuluivat laivalla vallinneessa melussa vain osia hälytyksistä ja useimmat matkustajat eivät ymmärtäneet, mitä hälytykset tarkoittivat. Komentosillalta ei annettu minkäänlaisia lisätietoja.

Tapahtumien nopea kulku ei antanut muille miehistön jäsenille minkäänlaisia mahdollisuuksia suunnitelmalliseen toimintaan.

16.4 Miehistön toiminta

Kuulutus koväänisestä ”Häire, häire, laeval on häire” (Hälytys, hälytys, laivalla on hälytys), joka tuli ennen muita hälytyksiä, ei luultavasti ollut sillalta annettujen ohjeiden mukainen, vaan sen lähetti oma-aloitteisesti informaatiopisteessä ollut miehistön jäsen. Tällä viestillä on saattanut olla vaikutusta evakuointiin, mutta sen ymmärsivät lähinnä vain virolaiset. Ilmeisesti se keskeytyi juuri, kun se oli tarkoitus toistaa englanniksi.

Jotkut yksittäiset miehistön jäsenet reagoivat kuitenkin vastuuntuntoisesti ja aloitteellisesti hälytyksiin. He organisoivat paikallisesti evakuointia opastamalla matkustajia, auttamalla, järjestelemällä ihmisiä jonoihin, jakamalla pelastusliivejä ja irroittamalla pelastuslauttoja. Sukeltajien havaitsemat köydet ja pelastus-

veneiden köysitikkaat kannen 6 peräportaikossa ovat lisätodisteita miehistön johtamista yrityksistä sisällä olleiden pelastamiseksi. Eräs todistajalausunto, jonka mukaan eräät todennäköisesti miehistöön kuuluneet henkilöt yrittivät pidättellä ihmisiä portaikossa saattaa viitata pelastamisen organisointiyritykseen. On ymmärrettävää, että he ennen evakuointikäskyä tai hälytysmerkkiä saattaisivat yrittää estää spontaanit pakoyritykset.

Miehistön päätehtävä oli vastata matkustajien evakuoinnin organisoimisesta. Komissio ymmärtää kuitenkin, että tehtävä muuttui lähes mahdottomaksi, kun tilanne myöhemmin kehittyi kaikkien kannalta yhtä uhkaavaksi.

Vastuun kantaminen merkitsee riskien ottamista ja onnettomuuden aikana riskit olivat yhtä suuret miehistöllä ja matkustajilla. Miehistön jäsenten vastuulla oli huolehtia matkustajista, auttaa heitä ja soveltaa aktiivisesti omaa osaamistaan ja koulutustaan pelastustoimissa. Matkustajilla on oikeus olettaa, että miehistön jäsenten pitäisi tietää oma vastuunsa ja olla ainakin aktiivisia. Eräiden miehistön jäsenten kohdalla havaittu passiivisuus, hälytyksen antamisen viivyttely ja komentosillalta tulevan opastuksen puuttuminen viittavat siihen, että koulutus ja valmistautuminen ei ollut riittävää.

Tätä osoittaa sekin, että taloushenkilökunnalla ei ilmeisesti ollut mitään merkittävää osuutta evakuoinnissa. Heidän velvollisuutensa oli muodostaa ensiapuryhmä, vartiointiryhmä ja 11 evakuointiryhmää. Mikäli heille ei ollut määrätty muita velvollisuuksia, heidän piti miehittää pelastusvene- ja pelastuslautta-asetmat. Kuitenkin yksittäiset kansi- ja konepuolen miehistöjen jäsenet kantoivat vastuunsa matkustajista ja työtovereistaan. Eräät näistä miehistön jäsenistä, muiden muassa kaksi, jotka eivät pelastuneet, ylsivät sankarillisiin suorituksiin ja olivat hyvin aktiivisia, ilmeisesti omasta turvallisuudestaan piittaamatta. Myös matkustajat auttoivat ja kannustivat toisiaan, toimien usein pareittain tai pieninä ryhmänä. Muutamit erityisen energiset matkustajat auttoivat myös organisoinnissa ja ohjasivat muita.

16.5 Evakuointia haittaavat tekijät

Kasvavan kallistuman lisäksi ESTONIAN rakenteet tekivät evakuoinnin vaikeaksi. Useimpien käytävien ja asuintilojen portaikkojen leveys oli 1,2 m. Tämä oli luultavasti riittävä tila kahdelle normaalikokoiselle ihmiselle toistensa ohittamiseen, mutta kun ihmisiä tungeksi, seisoi paikallaan ja makasi tai ryömi lattialla, oli vaikea liikkua niin pienissä tiloissa toisten huomioon ottaen ja tunkematta toisten tielle. Näin kapeissa pitkittäissuuntaisissa käytävissä oli myös ilmeisen vaikea liikkua, kun kallistuma ylitti 30°. Kallistuman saavuttaessa noin 45°, tehokas liikkuminen käytävillä kävi lähes mahdottomaksi normaalikokoiselle aikuiselle.

Kannella 1 oli hyttejä 358 matkustajalle. Kaikki poikittaiset käytävät päättyivät yhteen ainoaan pitkittäiseen ja lähes yhtä kapeaan keskuskäytävään, jossa oli kuusi portaikkoa. Tämän käytävän kapeus yhdessä tungoksen ja monien matkustajien suunnittelemattoman käyttäytymisen kanssa muodosti luultavasti ylipääsemättömän esteen evakuoinnin alkaessa.

Käytävien kapeuden ja kallistuman uskotaan aiheuttaneen ruuhkaantumista ja irrationaalista käyttäytymistä.

Vaikka käytävien ja evakuointiportaikkojen leveys täyttikin SOLAS-sopimuksen vaatimukset, niin komission mielestä tämä rajallinen leveys muodosti huomattavan esteen useimpien matkustajien evakuoiselle. Komissio toteaa, että asiaa koskeva SOLAS-sopimuksen sääntö ei vastannut tarkoitustaan, kuten tämä onnettomuus osoittaa.

Keulimmaisen portaikon kautta pelastautui vain muutama matkustaja. Eräässä harvoista todistajalausunnoista sanottiin, että keulan portaikossa ei ollut tungosta. Sukeltajien suorittamat tutkimukset paljastivat kuitenkin, että suuri joukko ihmisiä juuttui portaikkoon kaikilla tutkituilla kansilla ja porrastasteilla. Eräs mahdollinen tulkinta on siksi se, että tätä portaikkoa oli vaikeampi kiivetä, koska se kulki poikittäissuun-

taan ja ne harvat, jotka onnistuivat pääsemään avoimelle kannelle, tulivat sinne kallistuman ollessa vielä pieni.

Muita evakuointia haittaavia tekijöitä olivat irtaimet esineet, jotka pääsivät liikkumaan tukkien pakotiet tai iskeytyen vasten pakoon pyrkiviä ihmisiä. Painavat esineet, kuten myynti- ja peliautomaatit, kukkaruukut sekä eräät käytävien ja eteisaulojen huonekalut olisi pitänyt kiinnittää joko kanteen tai laipioihin. Eräät esineet lähtivät liukumaan, toiset lähtivät liikkumaan kallistuman ollessa vielä pieni ja raskaat esineet irtosivat kiinnityksistään kallistuman kasvaessa. Myös liukuvat matot ja liukkaat lattiamateriaalit estivät eräitä pääsemästä ulos ja hidastivat muiden liikkumista.

Komissio on havainnut, että eräitä koriste-esineitä ei ollut kiinnitetty kunnolla ja että raskaat, kiinnitetyt esineet irtosivat kallistuskulman ollessa sellainen, että ihmisillä oli vielä mahdollisuuksia päästä ulos. Nämä esineet vahingoittivat ihmisiä tai estivät muutoin heidän pelastumisensa. On siksi ilmeistä, että useimmat ihmiset olisivat päässeet ulos avoimelle kannelle, elleivät irtonaiset tai liukuvat esineet olisi haitanneet heitä.

Komission mielestä evakuointireitien varsilla kuten käytävillä, portaikoissa ja auloissa kaikki esineet pitäisi kiinnittää tiukasti paikoilleen niin, ettei ole vaaraa niiden irtoamisesta niillä kallistuskulmilla, joilla ihmiset yhä pystyvät liikkumaan ja jolloin heillä on vielä mahdollisuus päästä ulos. Lattiapinnoitteen pitäisi myös olla kiinnitetty ja, varsinkin avoimissa paikoissa kuten auloissa, liukkaita materiaaleja pitäisi välttää, jotta liikkuvilla ja kaltevilla lattioilla olisi helppompaa liikkua.

16.6 Matkustajien ja miehistön jäsenten reaktiot

Hädässä olevien suuri lukumäärä ja heidän erilaiset reagointitapansa haittasivat myös evakuointia. Sen aikana ihmisillä

oli kasvavan kallistuman takia liikkumisvaikeuksia, jotka koko ajan pahenivat. Lukuisat henkilöt kaatuivat tai liukuivat muodostaen toisille esteitä. Toiset seisoivat, mutta eivät liikkuneet, estäen siten muita pääsemästä ohitse. Monet vain pitivät kiinni jostakin liikkumatta ja eräät vaikuttivat lamaanuneilta eivätkä ilmeisesti kyenneet ymmärtämään, mitä oli tapahtumassa. Monien kerrottiin aivan kallistumisen alusta asti olleen passiivisia ja liikkumattomia kohtuullisista pelastautumismahdollisuuksista huolimatta.

Muutammat niistä, jotka pelastuivat, käyttäytyivät suunnitteleottomasti, mutta useimmat eivät. Useat ihmiset suhtautuivat epäluuloisesti varhaisiin vaaran merkkeihin. Vähitellen he ymmärsivät, että heidän kuulemansa äänet olivat epänormaaleja, tai paremminkin, he eivät kyenneet uskomaan, että tilanne olisi yhä normaali. Kun tilanne selvisi heille, he toimivat ripeästi ja heillä oli selkeä päämäärä: päästä ulos kannelle 7. He olivat ensimmäiset, jotka tulivat ulos.

Suurin osa pelastuneista näyttää kuitenkin ymmärtäneen tilanteen vakavuuden vasta, kun alkoi kuulua iskuja ja alus alkoi kallistua. Pelastuneet olivat ymmärtäneet nopeasti, mitä on tehtävä ja reagoivat siis selkeästi ja asianmukaisesti. He onnistuivat pelosta huolimatta pysymään järkevinä ja liikkumaan ripeästi.

Monien vanhempien henkilöiden nähtiin tekevän vain hyvin vaatimattomia pelastautumisyrityksiä tai ei lainkaan. Suuri joukko joutui paniikkiin, käyttäytyen holtittomasti ja huutaen. Eräät liukuivat, mutta eivät järkevällä tai tarkoituksenmukaisella tavalla. Toiset olivat apaattisia ja jotkut vain pitivät kiinni jostakin tekemättä sen enempää pelastukseen.

Monet olivat järkyttyneitä ja näennäisen kyvyttömiä ymmärtämään, mitä oli tekeillä ja mitä pitäisi tehdä. Osa näytti olleen kyvyttömiä järkevään ajatteluun tai käyttäytymiseen pelkonsa takia ja he huusivat tai vaikersivat avuttomina; toiset vaikuttivat kivettyneiltä eikä heitä saatu pakotettua liikkeelle. Jotkut olivat paniikin vallassa, apaattisia, jär-

kyttyneitä ja olivat täysin tavoittamattomissa eivätkä reagoineet, kun toiset matkustajat yrittivät opastaa heitä; eivät edes silloin, kun nämä käyttivät voimakkeita ja tai huusivat heille. Eräät yrittivät pelastautua, mutta heillä ei ollut tarpeeksi voimia jatkaa kiipeämistä ja he väsyivät ja pitivät vain kiinni kaiteesta tukkien tien toisilta.

Komissio arvelee, että komentosillalta kaiutinjärjestelmän välityksellä annettu informaatio olisi voinut vaikuttaa matkustajien käyttäytymiseen, varsinkin jos järjestelmää olisi käytetty käskyjen antamiseen sekä matkustajille että miehistölle. Määrätietoiset ohjeet olisivat saattaneet pelastaa monia hämmentyneitä ihmisiä ja ne olisi pitänyt antaa onnettomuustapahtumien ensimmäisten minuuttien aikana.

Spontaani, epäitsekkäs käyttäytyminen evakuoinnin aikana näyttää olleen yleisempää tapahtumien alkuvaiheessa, kun monet ihmiset auttoivat ja kantoivat vastuuta tai kannustivat toinen toisiaan liikkumaan ja kiipeämään. Ihmisketjujen muodostamisessa oli mukana useita miehistön jäseniä ja matkustajia, mutta nämä ponnistelut lakkasivat, kun alkoi olla vaikea pitää kiinni ja ihmiset alkoivat pelätä. Kollektiivinen ja yhteistyöhaluinen toiminta muuttui yksilöllisiksi ponnisteluiksi. Eräitä kollektiivisia ja spontaaneja yrityksiä tehtiin myöhemmässä vaiheessa, kun ihmiset tunsivat olonsa turvallisemmaksi. Ne, jotka olivat päässeet avoimelle kannelle auttoivat taas toisiaan. He yrittivät myös auttaa niitä, jotka olivat yhä loukussa portaikossa. On myös viitteitä siitä, että rakentava kommunikointi ihmisten kesken loppui, kun he alkoivat paeta yksitellen.

Monet pelastuneista raivasivat tiensä väkisin, kun taas toiset näyttävät jossakin vaiheessa lakanneen taistelemasta, aivan kuin he olisivat luopuneet toivosta pelastua. Eräät ovat kertoneet, että myös he jossakin vaiheessa tunsivat voimakasta halua luovuttaa, vaikka heillä oli vielä voimia jäljellä. Tämä voimakas tunne valtasi heidät, kun heistä yhtäkkiä tuntui, että tilanne on toivoton. He kadottivat tyrmistyneinä kaikki henkiset ja fy-

siset voimavaransa ja muuttuivat passiivisiksi. He saivat voimansa ja tahdonvoimansa takaisin sen jälkeen, kun he olivat tulleet ajatelleeksi rakkaimpiaan, varsinkin lapsia. Sitten he välittömästi päättivät jatkaa kamppailua suurella voimalla ja pyrkiä jatkamaan elämäänsä, aivan kuin he olisivat tarvinneet ulkopuolisen syyn pysyäksensä elossa.

Kamppailun aikana ihmisiä loukkaantui ja toiset työnsivät heitä pois tieltään. Huomaavaisuus ja käyttäytymissäännöt unohtuivat hetkittäin, kun yksittäiset ihmiset tajusivat olevansa surmanloukussa. Syntyi tilanne, jossa monet huolehtivat vain itsestään. Ilmeni primitiivisempää käyttäytymistä ja monet ilmeisesti pelastuivat toisten kustannuksella.

16.7 Evakuoinnin rajoitukset ja lopputulos

Komissio on arvioinut, että mahdollisuudet pelastautua ESTONIAN avoimille kansille katosivat, kun kallistuma oli noin 45°–50°. Suunnilleen näillä kallistuskulmilla joillakin kyllin tarmokkailla henkilöillä, joilla oli sopivat jalkineet ja jotka saivat apua toisilta sisällä tai ulkona kannella olleilta, on yhä saattanut olla pienet mahdollisuudet päästä ulos. Pääsyyn avoimelle kannelle oli aikaa vain 15–20 minuuttia alkaen siitä, kun ihmiset lähtivät liikkeelle siihen, kun kallistuma oli 45°–50°. Suurimmalle osalle laivalla olleista, jotka eivät havahtuneet ennen ensimmäistä kallistumaa, tämä aika oli noin 10 minuuttia. Kun muistetaan käytävien kapeus ja pelastettavien suuri määrä, aika oli erittäin lyhyt.

Ainakin 237 henkeä pääsi avoimille kansille tänä lyhyenä aikana. Tähän on laskettu mukaan kansilla 7 ja 8 nähdyt ihmiset, jotka ovat yhä kateissa, 138 pelastunutta, joista yksi kuoli sairaalassa ja 70 löydetystä 94 vainajasta. Seuraavana päivänä löydettiin 24 vainajaa hylyn läheisyydestä ja on varsin todennäköistä, että ne ovat tulleet ylös hylyn sisältä. Luku 237 täsmää hyvin todistajalausuntojen kanssa, joiden mukaan 200–300 ihmistä nähtiin ulkona kannella.

16.8 Pelastusvälineet

Miehistön jäsenten nähtiin työskentelevän järjestelmällisesti heidän irroittaessaan pelastuslauttoja ja jakaessaan pelastusliivejä. Kannella olleilla matkustajilla oli kuitenkin vaikeuksia ymmärtää, miten pelastusliivit puetaan. Useimmissa tapauksissa ohjeita ei etsitty, löydetty, luettu tai ymmärretty kunnolla. Tämä johtui eräissä tapauksissa siitä, että matkustajat olivat tunteidensa vallassa, ja toisissa taas stressistä johtuvasta keskittymiskyvyn ja ymmärryksen heikkeneemisestä. Matkustajat jopa ponnistelivat irroittaakseen pelastuslauttoja omin päin, vaikka tehtävä oli tarkoitettu ainoastaan miehistön jäsenille. Eräissä tapauksissa monet matkustajat tekivät samanaikaisesti suunnittelemattomia ja hyvin stressaantuneita yrityksiä, ilman että kenelläkään olisi ollut kykyä ryhtyä johtamaan toimintaa tai aikaa toimia järjestelmällisemmin. Eräät yksittäiset matkustajat, jotka olivat hyvin päteviä, aktiivisia ja järkeviä, epäonnistuivat myös yrityksissään.

Ainakin yksi säilytyslaatikko, jossa oli pelastusliivejä, irtosi ja putosi mereen. Monet eloonjääneistä ovat sanoneet, että pelastusliivit vaikuttivat vanhanaikaisilta ja pelastettujen keskuudessa oltiin yleisesti sitä mieltä, että oli vaikea ymmärtää, miten niitä käytetään ja miten ne puetaan. Monet pelastusliivit oli sidottu yhteen kolmen kappaleen nippuihin ja niitä oli vaikea erottaa. Pelastusliivejä repeytyi myös pois ihmisten iskeytyessä veteen. Pelastuneet kertoivat, että pelastusliivit vaikuttivat puutteellisilta, nauhoja puuttui tai ne vaikuttivat liian lyhyiltä. Ihmisten piti auttaa toinen toisiaan ymmärtääkseen, miten ne puetaan ja myös niiden pukemisessa.

Todistajien lausunnot ovat yhtäpitäviä pelastusyksikköjen ja onnettomuuden jälkeisenä päivänä pintaatsintää suorittaneen henkilöstön lausuntojen kanssa. He löysivät useita ajelehtivia yhteenkötettyjen pelastusliivien muodostamia nippuja. Useiden pelastusyksikköjen jäsenet vahvistivat myös, että he löysivät hyvin harvoja pelastusliiveihin pukeutuneita ihmisiä, joilla liivit oli puettu oikein.

Komissio on siksi sitä mieltä, että pelastusliivien mallia pitäisi yksinkertaistaa niin, että niiden oikea käyttötapa on itsestään selvä jopa harjaantumattomille ihmisille, ja että pelastuslautoissa ja pelastuslauttakoteloissa olevien ohjeiden pitäisi olla hyvin lyhyitä ja selkeitä sekä helposti löydettävissä ja ymmärrettävissä.

Kukaan ei poistunut aluksesta järjestyneesti. Osa joutui hyppäämään, mutta useimmat huuhtoutuivat mereen aaltojen mukana tai liukuivat mereen pelastuslautan kanssa joko ollen sen sisällä tai riippumalla sen ulkopuolella.