

### 17.1 Johdanto

ESTONIA upposi vain noin tunnin kuluttua ensimmäisistä onnettomuutta enteilevistä havainnoista ja vain noin 30 minuutin kuluttua ensimmäisestä hätäkutsusta.

Noin 680–750 ihmistä jäi aluksen sisätiloihin. Vähintään 237 mutta todennäköisesti 310 ihmistä pääsi ulkokansille. Miehistön jäsenet ja matkustajat jakoivat pelastusliivejä sekä laukaisivat ja laskivat veteen pelastuslautoja. Yhtäkään laivan 10 pelastusveneestä ei pystytty laskemaan veteen. Yhdeksän venettä irtosi itsestään ja nousi pintaan aluksen upotessa.

Ilman pelastusliivejä veteen joutuineet sekä tajuttomat tai pahasti loukkaantuneet hukkuiivat tai menehtyivät niin nopeasti, ettei mikään meripelastusorganisaatio tai -yksikkö olisi voinut auttaa heitä ajoissa.

Pelastuslautoille ja -veneisiin onnisti pelastautumaan noin 160 ihmistä. Noin 20 heistä kuoli hypotermiaan tai hypotermiasta aiheutuneeseen hukkumiseen. Ainakin kaksi ihmistä menetettiin pelastustoimien aikana.

MARIELLA saapui onnettomuuspaikalle 50 minuutin kuluttua ensimmäisestä hätäkutsusta ja 20 minuutin kuluttua aluksen uppoamisesta. Neljä matkustaja-autolauttaa ja ensimmäinen pelastushelikopteri olivat paikalla tunnin ja 10 minuutin kuluttua aluksen uppoamisesta. Seuraavien kolmen tunnin kuluessa paikalle saapui vielä kuusi laivaa ja kuusi helikopteria.

Laivat pelastivat 34 henkeä ja helikopterit 104 henkeä klo 03.30–09.00 välisenä aikana. Olosuhteista huolimatta suuri osa pelastuslautoilla olleista kyettiin pelastamaan. Lähes kaikki onnettomuuden yhteydessä kadonneet jäivät alukseen tai eivät kyenneet nousemaan pelastuslautoihin.

Suunnitelmassa ja harjoituksissa pääpaino oli pantu pelastusaluksien sekä matkustaja-autolautojen ja muiden alusten pelastusveneiden toimintaan. Ensimmäinen pelastusalus, TURSAS, saapui

onnettomuuspaikalle noin kolmen tunnin kuluttua ESTONIAN uppoamisesta. Paikalla olleet alukset eivät pystyneet laskemaan yhtään pelastus- tai MOB-venettä veteen.

### 17.2 Hätäliikenne

ESTONIA osoitti hätäkutsunsa läheisyydessä oleville matkustaja-aluksille. Myöskään hätäkutsujen muoto ei täyttänyt radio-ohjesäännön muotovaatimuksia. Komissio on todennut huolestuneena, että tällä alueella merihätäsanomien läheteään nykyisin sangen harvoin oikeassa muodossa.

Kun ESTONIA kuitenkin aloitti radioliikenteen käyttämällä MAYDAY-hätämerkkiä, komissio toteaa, että sanoman vastaanottaneilla ei ole voinut olla mitään epäilyä siitä, etteikö ESTONIA ollut välittömän avun tarpeessa ja etteikö aluksella ollut hätä.

Lähes koko hätäliikenne käytiin suomen kielellä. Suomea ymmärrettiin alueen meripelastuskeskuksissa ja rannikkoradioasemilla sekä yhdeksällä ESTONIAA lähinnä olleella aluksella.

ESTONIA ei pystynyt kysyttäessä ilmoittamaan välittömästi sijaintiaan kalistuman ja aluksella olleen sähkökatkoksen ("black-out") vuoksi. Paikka pystyttiin ilmoittamaan vasta seitsemän minuutin kuluttua ensimmäisestä hätäkutsusta. Tämän jälkeen ESTONIA ei enää tullut ääneen.

Useita minuutteja kului, ennen kuin mikään radioasema yritti saada uudelleen yhteyttä ESTONIAan. Kello 01.39 eli 10 minuuttia siitä, kun oli saanut tiedon ESTONIAN sijainnista, SILJA EUROPA kutsui ESTONIAA lyhyesti ilman tulosta. Mikään muu radioasema ei yrittänyt saada yhteyttä ESTONIAan.

MRCC Turku ei kuitannut ESTONIAN hätäsanomaa eikä ilmoittanut johtavansa pelastustoimia. Tämän vuoksi SILJA EUROPAlla ja MARIELLAlla ei tiedetty, oliko hätäkutsut otettu vastaan maissa ja molemmat alukset käyttivät paljon aikaa

saadakseen yhteyden Helsinki Radioon ilmoittaakseen tälle vastaanottamastaan hätäsanomasta. Komission mielestä MRCC Turun olisi pitänyt kuitata hätäsanoma, vaikka se olikin osoitettu matkustaja-aluksille.

Sisäasiainministeriön vahvistaman Meripelastusohjeen mukaan rannikkoradioaseman (toiminnassa oli Helsinki Radio ja se operoi myös Radio Mariehamnin kanavia) olisi pitänyt huolehtia hätäradioliikenteestä. Tämä järjestely ei toiminut tarkoitetulla tavalla ja johti komission käsityksen mukaan tiedon kulun viivästyttämiseen pelastustoimien alkuvaiheissa.

Kyseisessä tapauksessa Helsinki Radio ei kuullut ESTONIAN hätäkutsua. Helsinki Radio ei liioin vastannut MARIELLAn tai SILJA EUROPA:n kutsuihin VHF-kanavalla 16 tai MF-hätätaajudella 2182 kHz. MARIELLA onnistui saamaan yhteyden Helsinki Radioon matkapuhelimella (NMT) klo 01.42 ja ilmoitti ESTONIAN hätäkutsuista. Epäonnistuttuaan yhteydenottoyrityksissään Helsinki Radioon SILJA EUROPA ilmoitti MRCC Helsingille hätäkutsuista myös noin klo 01.42. Kaksi minuuttia myöhemmin Helsinki Radio otti yhteyttä SILJA EUROPA:n VHF-kanavalla 16 ja klo 01.45 se vastasi MRCC Turun kutsuun vaikeuksista.

Komissio ei näe mitään muuta selitystä sille, että Helsinki Radio ei kuullut hätäliikennettä, kuin että hätätaajuuksia ei päivystetty jatkuvasti. Kun päivystyksessä oli vain yksi henkilö useiden tuntien ajan, on luonnollista, että päivystys keskeytyy hetkiksi. Tämä oli myös todettu ja hyväksytty Merenkulkuhallituksen ja Telecom Finlandin välisessä hätäradioliikenteen hoitoa koskeneessa sopimuksessa.

Kun yhteys Helsinki Radioon oli saatu, SILJA EUROPA ja MARIELLA oli hyvä syy uskoa, että Helsinki Radio joutaisi hätäliikennettä. Kanavalla 16 oli alustan välistä keskustelua hätäsanoman lähettämistä ESTONIAN puolesta (Mayday Relay), mutta otaksuttiin, että Helsinki Radio huolehtisi siitä.

Komission mielestä ensisijaisesti alus-

ten olisi pitänyt lähettää hätäsanoma ESTONIAN puolesta heti, kun ESTONIA oli ilmoittanut sijaintinsa SILJA EUROPA:lle. Kun ne eivät lähettäneet tätä sanomaa, MRCC Turun ja Helsinki Radion olisi pitänyt tehdä se. Sekä pre-GDMSS- että GDMSS-järjestelmien menettelytapoja samoin kuin VHF- ja MF-hätätaajuuksia olisi voitu ja olisi pitänyt käyttää. Jos tämä olisi tehty, rannikkoradioasemat ja toiset alukset olisivat saaneet hätäinformaation samanaikaisesti ja viivytyksittä.

Suomen Meripelastusohjeen radioliikennettä koskevat määräykset erottavat hätäradioliikenteen johtamisen itse pelastusorganisaation työstä. ESTONIAN tapauksessa tämä oli merkittävä syy siihen, että hätäsanoman lähettäminen ESTONIAN puolesta laiminlyötiin. Komissio pitää laiminlyöntiä hyvin vakavana.

Kello 01.45 Helsinki Radion päivystäjä suunnitteli Pan-Pan-sanoman lähettämistä. Tästä oli keskusteltu MRCC Helsingin päivystäjän kanssa, joka oli hyväksynyt ajatuksen.

Kun MRCC Turku sai MRCC Helsingiltä tiedon, että Helsinki Radio aikoo antaa Pan-Pan-sanoman, MRCC Turku otti VHF-kanavalla 16 yhteyttä Helsinki Radioon ja pyysi, että sen sijasta lähetettäisiin hätäsanoma ESTONIAN puolesta (Mayday Relay). Helsinki Radion päivystäjä vastasi, että hän oli juuri laatimassa sellaista sanomaa. Tästä huolimatta Helsinki Radion päivystäjä jatkoi kuitenkin aikaisemman suunnitelmansa mukaisesti ja lähetti Pan-Pan-sanoman VHF-kanavalla 16 ja taajuudella 2182 kHz ilmoittaen ESTONIAN kallistumasta ja hätäkutsuista. Tämä tapahtui klo 01.50, viiden minuutin kuluttua siitä, kun MRCC Turku oli pyytänyt lähettämään hätäsanoman ESTONIAN puolesta ja noin 20 minuutin kuluttua ESTONIAN hätäliikenteen päättymisestä.

Komissio kiinnittää huomiota siihen, että Helsinki Radion päivystäjä jätti noudattamatta pelastustoimien johdon pyynnön ja että MRCC Turku ei ryhtynyt mihinkään korjaaviin toimenpiteisiin.

Komission käsityksen mukaan hälytykset onnettomuustilanteen alkuvaiheis-

sa viivästyivät. Ensisijaisena syynä tähän voidaan pitää meripelastuskeskusten ja radioasemien miehitystä, molemmissa se oli vain yhden ihmisen varassa. MRCC Turussa oli lisäksi liikaa yhdelle ihmiselle tehdä suuronnettomuustilanteessa vaadittavat hälytykset ja samanaikaisesti seurata tilanteen kehitystä ja osallistua hätäliikenteeseen.

Meripelastuskeskusten ja rannikkoradioasemien henkilöstövähennysten seurauksista oli keskusteltu organisaation sisällä. Pelkoja siitä, että kustannussäästöt olivat johtaneet voimavarojen riittämättömyyteen suuronnettomuustilanteissa, oli tuotu julki vastuunalaisille elimille jo ennen ESTONIAN onnettomuutta.

Miehityksestä oli päätetty ajatellen tavanomaisia merionnettomuuksia, kun meripelastuskeskusten edellytettiin pysyvän ottamaan vastaan hätäsanomia läpi vuorokauden ja käynnistämään pelastusoperaatit. MRCC Turun päivystäjä hoiti nämä tehtävät, vaikkakin henkilöstön määrä osoittautui riittämättömäksi ESTONIAN onnettomuuden kokoisessa suuronnettomuudessa. Järjestelmä oli suuronnettomuutta ajatellen alimitoitettu.

Kuten jaksossa 8.11 todettiin, ESTONIAN hätäpaikanusmajakoita (EPIRB) ei oltu kytketty päälle, kun ne oli pantu säilytyskoteloihinsa. Ainoa syy, että ne löydettiin kytkin OFF-asennossa oli, että niitä ei oltu asianmukaisesti aktivoitu.

## 17.3

### Vastaukset hätäkutsuihin

#### 17.3.1 Alukset

Melkein kaikki alukset, jotka osallistuivat pelastustoimiin, saapuivat paikalle kuultuaan ESTONIAN hätäkutsun tai saatuaan tiedon tapahtuneesta joltakin toiselta lähistöllä olleelta alukselta. Vain Suomen rajavartiolaituksen ja merivoimien alukset hälytettiin maista.

ESTONIAN läheisyydessä olleiden

alusten paikat 28.9.1994 klo 01.30 käyvätkin ilmi kuvassa 7.1 olevasta kartasta.

ESTONIAN eri puolilla Pohjois-Itämerellä oli viisi matkustaja-autolauttaa. Lähimpänä oli MARIELLA noin yhdeksän meripeninkulman päässä ja kauimmaisena SILJA SYMPHONY noin 23 meripeninkulman päässä. Lisäksi 35 meripeninkulman säteellä ESTONIAsta oli vielä kolme muuta alusta, jotka kuuluivat ESTONIAN hätäsanomat.

Kuultuaan ensimmäisen hätäsanoman, MARIELLA yritti kaksi kertaa vastata kutsuun, mutta ESTONIA ei vastannut. Vahtipäällikkö näki ESTONIAN valot ja tutkakaiun. Maissa olevan tutkan mukaan MARIELLA aloitti käännöksen kohti ESTONIAa klo 01.32. MARIELLA saapui onnettomuuspaikalle noin klo 02.10.

SILJA EUROPA oli ainut, jolla oli radioyhteys ESTONIAan. ESTONIALta saatiin tieto vain pahasta kallistumasta, ”black-outista” sekä siitä, että tilanne näytti pahalta ja että apua tarvittiin. Onnettomuuden ja tarvittavan avun laajuus ei ollut tiedossa tässä vaiheessa.

Kuvassa 17.1 näkyvät eräiden alusten reitit onnettomuuden aikaan. Reitti-piirrookset pohjautuvat tutkahavaintoihin.

Noin 10 minuutin kuluttua ensimmäisen hätäkutsun vastaanottamisesta ja kahden minuutin kuluttua siitä, kun tieto ESTONIAN sijainnista oli saatu, MARIELLA suuntasi kurssinsa kohti onnettomuuspaikkaa. SILJA EUROPAlla vastaavat ajat olivat 16 ja kahdeksan minuuttia. Komission mielestä suuren matkustaja-autolautan antama hätäkutsu on itsessään niin hälyttävä, että alusten olisi tullut muuttaa kurssinsa välittömästi. ESTONIAN summittainen paikka täytyi olla tiedossa.

MRCC Turku määräsi SILJA EUROPA:n päällikön onnettomuuspaikan johtajaksi (On Scene Commander, OSC) klo 02.05.

Kaksi muuta ESTONIAN läheisyydessä ollutta matkustaja-autolauttaa, SILJA SYMPHONY ja ISABELLA, lähestyivät ESTONIAa lännestä täydellä nopeudella. Kolme muuta alusta lähestyi onnettomuuspaikkaa idästä päin. Ne ilmoittau-

tuivat OSC:lle ja osallistuivat etsintä- ja pelastustoimiin. Kolme vielä lännempänä ollutta alusta jatkoi matkaansa lounaaseen. Kaksi niistä ilmoittautui OSC:lle ja sai vapautuksen velvollisuudesta antaa apua. Kolmannen aluksen päällikkö katsoi, että hänen aluksensa oli näissä olosuhteissa kykenemätön antamaan apua ja hän merkitsi tämän syyn radiopäiväkirjaan. Komission käsityksen mukaan oli perusteltu syy antaa näiden kolmen aluksen jatkaa matkaa.

Komission mielestä läheisyydessä olleet alukset toimivat eräitä reagoinnissa tapahtuneita viivytyksiä lukuun ottamatta asianmukaisesti.

### 17.3.2 MRCC:t ja MRSC:t (Meripelastuskeskukset ja -lohkokeskukset)

Onnettomuus tapahtui MRCC Turun meripelastusalueella. Suuronnettomuksia varten laadittuun meripelastussuunnitelmaan sisältynyt hälytyskaavio on kuvassa 17.2.

Onnettomuuden aikaan MRCC Turussa oli vain yksi päivystäjä. Suuronnettomuuksien meripelastussuunnitelman mukaan päivystäjän tehtävänä oli:

- käskeä nopeimmin toimintakykyiset meripelastusyksiköt onnettomuuspaikalle pelastustoimintaan sekä yksityiskohtaisen tilannekuvan hankkimiseksi,
- hälyttää tehtäväpäivystäjä ja valmiuspäivystäjä,
- aloittaa hälytysten toimeenpano hälytyskaavion mukaisesti.

Päivystäjän ensimmäinen toimenpide oli soitto MRSC Turkuun hätäsanoman varmistamiseksi ja saaristossa ankkurissa olleen ulkovartiolaiva TURSAKSEN hälyttämiseksi. Tämä tapahtui klo 01.26 eli kahden minuutin kuluttua toisen hätäkutsun alkamisesta. Päivystäjä kuunteli hätäliikennettä sen päättymiseen, klo 01.30 saakka. Kello 01.33 hän hälytti tehtäväpäivystäjän. Saatuaan ESTONIAN tarkan paikan klo 01.29, hän hälytti päivystävän meripelastushelikopterin, joka

näissä olosuhteissa oli nopeimmin toimintakykyinen pelastusyksikkö. Kello 01.35–01.45 hän vastasi hälytetyn helikopterin miehistön jäsenten puhelinsoittoihin.

Tehtäväpäivystäjä saapui klo 01.40. Saapuessaan hän otti operatiivisen johtovastuun keskuksessa. Pehdyttyään tilanteeseen, hän käytti viiden minuutin ajan ottaakseen yhteyttä MRCC Helsinkiin ja Helsinki Radioon, jotta Mayday Relay lähetettäisiin.

Valmiuspäivystäjä hälytettiin vasta klo 01.46. Hän saapui klo 02.03.

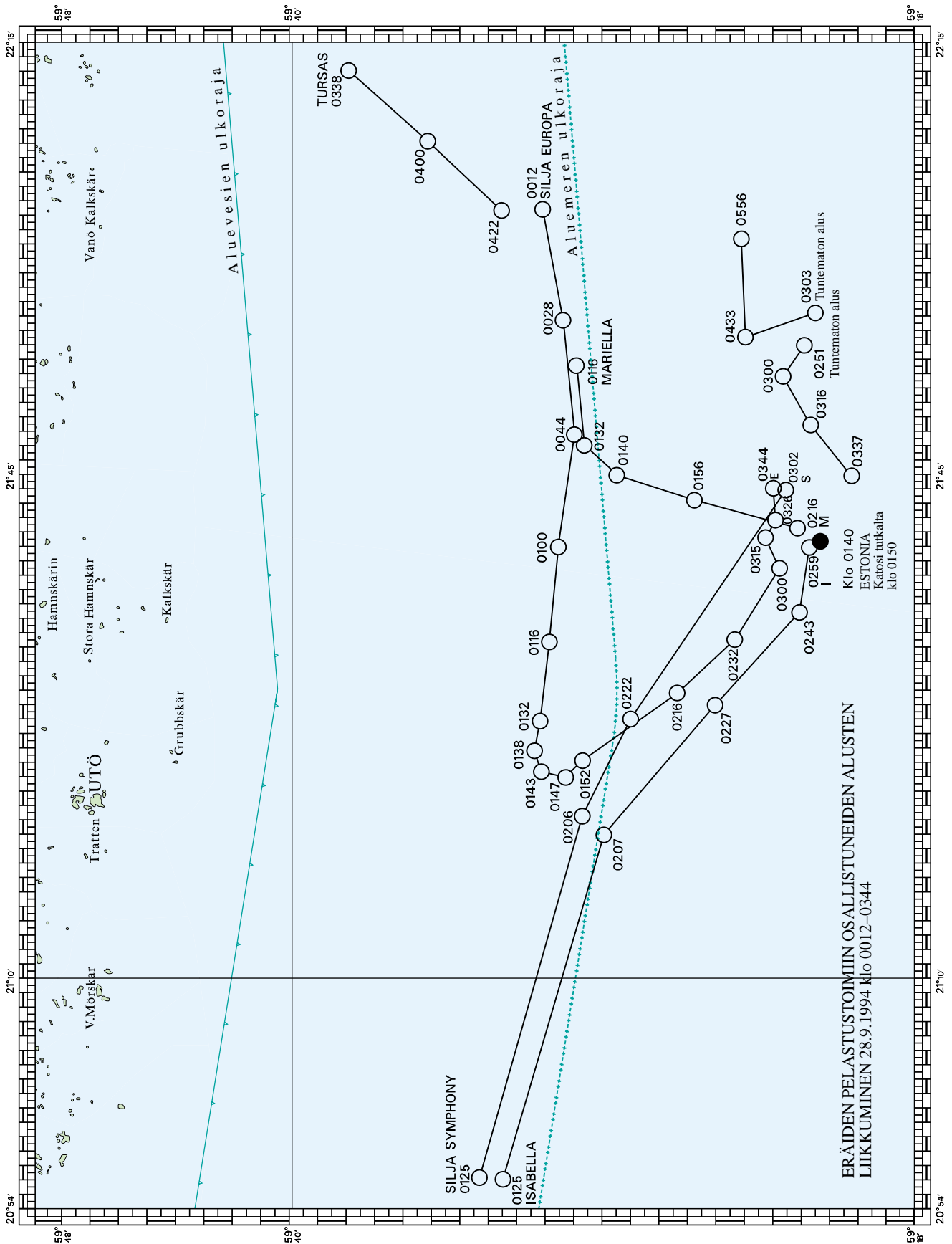
Ensimmäinen yhteydenotto MRCC Turusta merellä oleviin aluksiin tapahtui hieman ennen klo 02.00, jolloin tehtäväpäivystäjä kysyi SILJA EUROPA:n päälliköltä, suostuuko tämä johtamaan pelastustoimia onnettomuuspaikalla.

MRCC Stockholm sai tiedon onnettomuudesta klo 01.52 MRSC Mariehamnilta, joka tavanomaisen käytännön mukaisesti otti yhteyttä MRCC Stockholmiin tarkistaakseen, olivatko he tietoisia onnettomuudesta. Otettuaan yhteyttä MRCC Helsinkiin, MRCC Stockholm soitti klo 01.57 MRCC Turkuun ja tarjosi helikopteriapua.

Kello 02.18 MRCC Turku käski MRCC Helsingin hälyttämään Helsingissä olleen päivystävän helikopterin. Miehistö hälytettiin klo 02.21. Kello 02.52 MRCC Turku hälytti Tampereella olevan lentopelastuskeskuksen (Aeronautical Rescue Co-ordination Centre, ARCC) saadakseen käyttöönsä Utissa olleet Kuljetuslentolaivueen helikopterit. ARCC soitti klo 02.58 Ilmavoimien johtokeskukseen ja pyysi pelastustoimiin niin monta Ilmavoimien helikopteria kuin mahdollista. Kaikki nämä helikopterien hälytykset tehtiin myöhään.

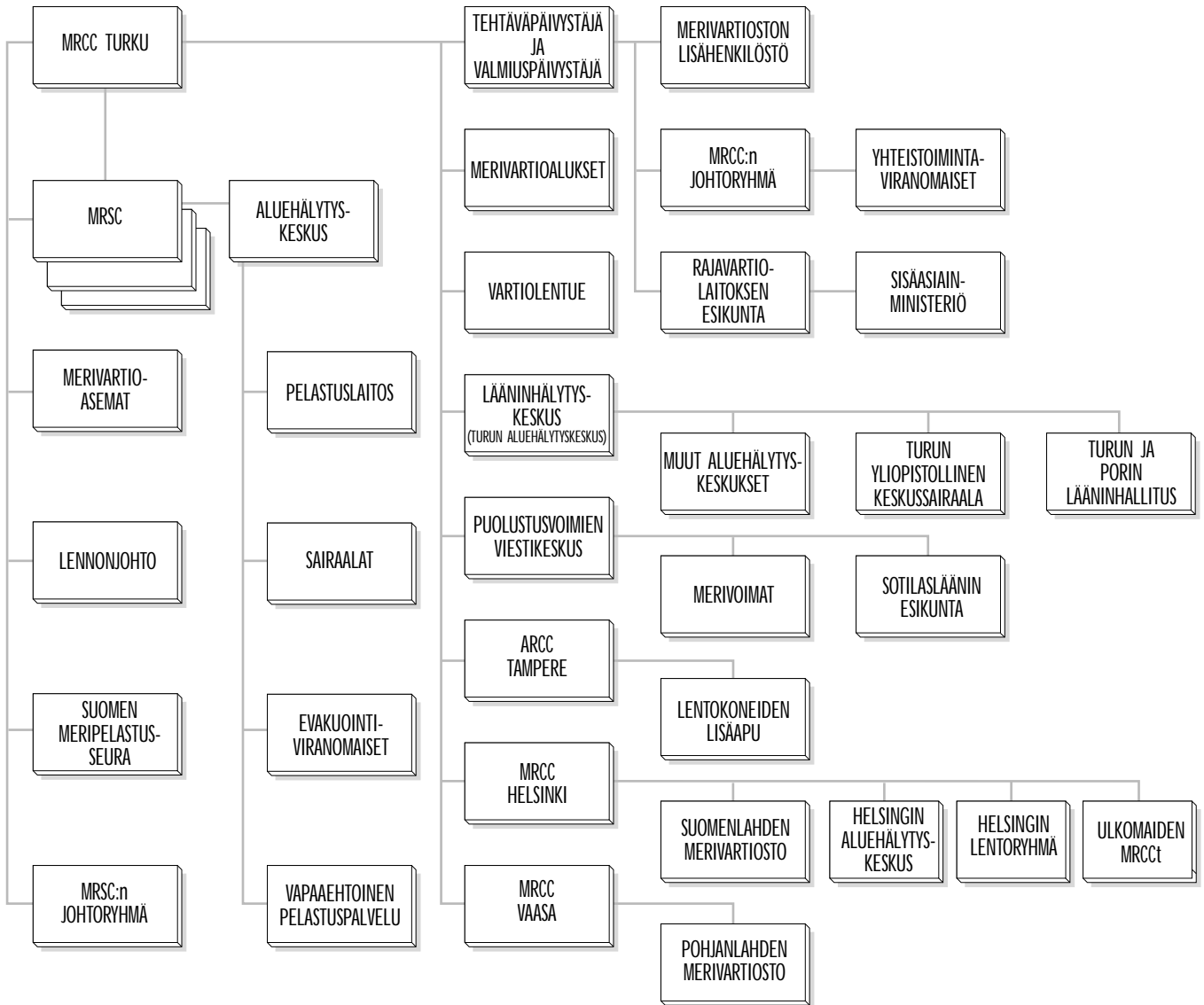
Onnettomuuden vakavuus oli selvinnyt noin klo 02.00 mennessä ja MRCC Turku hälytti merivartioston komentajan ja apulaiskomentajan. Vasta klo 02.30, 10 minuutin kuluttua apulaiskomentajan saapumisesta, MRCC Turku määritteli tilanteen muodollisesti suuronnettomuudeksi ja alkoi koota yhteistoimintaviranomaisten edustajista koostuvaa meripelastusalueen johtoryhmää meri-

Kuva 17.1 Eräiden alusten reitit onnettomuuden ja pelastustoimien aikana.



ERÄIDEN PELASTUSTOIMIIN OSALLISTUNEIDEN ALUSTEN  
LIHKKUMINEN 28.9.1994 klo 0012-0344

Kuva 17.2 Onnettomuuden aikana voimassa ollut Turun meripelastuskeskuksen hälytysuunnitelma suuronnettomuuden varalta.



pelastuskeskukseen. Johtoryhmän jäsenet puolestaan hälyttivät omat organisaationsa, selostivat niille tilanteen, antoivat tehtävät ja pyysivät raportit toimenpiteistä ja tilanteen kehittymisestä.

Kuten komissio on jo edellä todennut, suuren matkustaja-aluksen antama hätäkutsu on tulkittava erittäin vakavaksi tilanteeksi ja luokitettava suuronnettomuudeksi. Ohjeistus ja miehitys olivat epäilyksittä riittämättömät tämän suuruusluokan onnettomuuden pelastustoimia ajatellen. Tästä syystä suuronnettomuuksia varten laadittua meripelastussuunnitelmaa ei seurattukaan täysin. Muun muassa MRCC Turun henkilöstön hälyttäminen viivästyi. MRCC Turku ei liioin ilmoittanut radiolla johtavansa pelastustoimia.

Toinen puute oli, että tilanteessa ei määrätty Hampurin sopimuksen suosittelemaa pelastustoimien koordinaattoria. Tehtävästä huolehti aluksi päivystäjä, siten tehtäväpäivystäjä ja hänen jälkeensä valmiuspäivystäjä heidän saavuttuaan paikalle. Viimeksi mainitun korvasi sittemmin apulaiskomentaja ja lopuksi komentaja. Jatkuvuus jouduttiin turvaamaan tilanneselostuksilla jokaisen vaihdon yhteydessä. Näin monia henkilövaihdoksia vaativaa järjestelmää ei voida pitää tehokkaana, koska niin paljon aikaa ja energiaa kuluu toiminnan jatkuvuuden turvaamiseen.

Kun merivartioston apulaiskomentaja saapui klo 02.20, MRCC Turussa työskenteli neljä meripelastusjohtajaa. Tämäkin joukko osoittautui liian pieneksi tämän tyyppiseen onnettomuuteen ja vasta yhteistoimintaviranomaisten edustajista koostuvan meripelastuskeskuksen johtoryhmän saavuttua paikalle määrä oli riittävä.

MRCC Turun henkilöstö jakautui neljään ryhmään. Kolmen upseerin ja kahden opistoupseerin muodostama operaatioryhmä ylläpiti tilannekuvaa, suunnitteli ja käskytti toimenpiteitä sekä avusti komentajaa. Viestiryhmä vastasi radio- ja puhelinliikenteestä. Siihen kuului kolme viestikoulutuksen saanutta opistoupseeria. Meripelastuskeskuksen johtoryhmässä olivat edustettuina pelas-

tustoimien kannalta merkittävien alojen asiantuntijat. Jokaisella jäsenellä oli oma vastuualueensa. Tiedotusryhmä puolestaan järjesti tiedotustilaisuuksia ja tilanneselostuksia tiedotusvälineiden edustajille ja erilaisille virallisille ryhmille. Ryhmän työpanoksesta huolimatta nämä toimenpiteet vaativat merkittävässä määrin komentajan työpanosta.

Komission mielestä toiminta parani ensimmäisen tunnin jälkeen ja sujui alkuvaikeuksista huolimatta hyvin. Päättöksi tehtiin ja pantiin täytäntöön nopeasti komentajan yleisjohdon alaisuudessa.

## 17.4 Pelastusyksiköiden valmius

Suomenlahti ja Pohjois-Itämeri muodostavat meripelastuksen painopistealueen, koska keskimäärin 34 000 matkustajaa kulkee tämän rajoitetun merialueen läpi joka päivä. Helsingin, Turun ja Bergan helikopteritukikohdat sijaitsivat tämän alueen reunoilla (kuva 17.3). Kaikki alueella kulkevat, tavanomaisia reittejä käyttävät matkustaja-alkukset pystytään saavuttamaan näistä tukikohdista alle kahdessa tunnissa. Turun tukikohdan sijainti alueen puolivälissä on edullinen, joskin paras saavutettavuus ja lyhin lentoaika olisi Hankoniemeltä.

Kolme suomalaista helikopteria oli valmiudessa eri tukikohdissa. Niiden miehistöt olivat tunnin valmiudessa, mikä tarkoittaa, että heidän piti saapua tukikohtaan tuon ajan kuluessa. Kolmen ruotsalaisen, valmiudessa olleen helikopterin piti pystyä nousemaan ilmaan tunnin kuluessa ja yhden helikopterin kahden tunnin kuluessa. Kaikki valmiudessa olleet helikopterit täyttivät nämä vaatimukset. Ensimmäiset helikopterit nousivat ilmaan ennen näiden aikojen täyttymistä.

Tämän tyyppisen onnettomuuden kysymyksessä on erittäin tärkeää, että pelastushelikopterit pääsevät nopeasti onnettomuuspaikalle, koska ihmi-

sen eloonjäämismahdollisuudet kylmässä vedessä ovat rajalliset.

Komission mielestä helikopterien valmiusaikojä voidaan lyhentää kustannusten olennaisesti lisääntymättä seuraavin tavoin:

- kehittämällä tehokkaampia tapoja helikopterien miehistöjen ja muun henkilöstön hälyttämiseen, esimerkiksi käyttämällä nykyaikaisinta tekniikkaa,
- informoimalla helikopterien miehistöjä jo matkalla tukikohtaan ja lennon alkuvaiheissa, ja
- nopeuttamalla siirtymisaikojä lentotukikohtiin, erityisesti kaukana tukikohdista asuvien osalta.

Varsinaisten meripelastusaluksen panos jäi rajalliseksi. Osa niistä pääsi onnettomuuspaikalle myöhään hälytyksen myöhästymisen vuoksi ja sen vuoksi, että niiden nopeus vallinneessa voimakkaassa vastatuulella oli rajoitettu. Osa muuttaman tunnin matkan päässä onnettomuuspaikasta olleista pienemmistä pelastusaluksista ei hälytetty. Komissio pitää päätöstä vallinneet olosuhteet huomioon ottaen hyväksyttävänä.

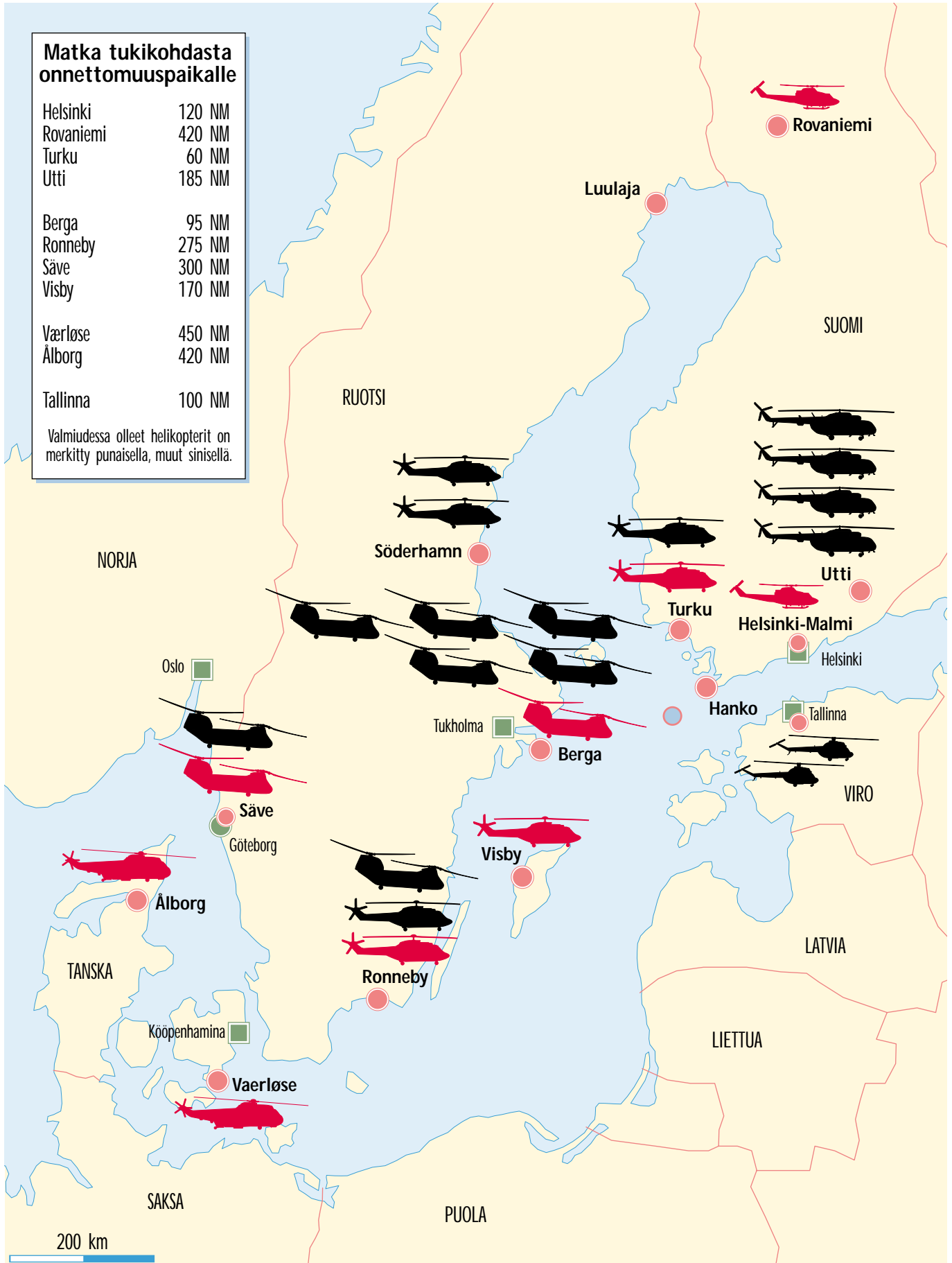
## 17.5 Johtaminen

### 17.5.1 MRCC Turku

Suomen, Ruotsin ja Viron meripelastusorganisaatiot ja vastuun jako oli järjestetty IMO:n määrittämien periaatteiden mukaisesti. Pohjois-Itämeri oli jaettu kolmen meripelastuskeskuksen, MRCC Turun, MRCC Stockholmin ja MRCC Tallinnan vastuualueiksi. Yleisperiaatteena oli, että aluevastuussa oleva MRCC johti toimintaa ja muut tukivat sitä saamiensa avustuspöytätyöjen mukaisesti. Poikkeavista järjestelyistä voitiin tarvittaessa sopia.

Kuten edellä on selostettu, MRCC Turku otti vastuun pelastustoimista ottaessaan vastaan hätäkutsut. MRCC Turku

Kuva 17.3 Pelastustoimiin osallistuneiden helikopterien tukikohdat



oli juuri uudistettu ja nykyaikaistettu järjestelyjensä ja viestiyhteyksiensä osalta.

Sisäiset johtosuhteet olivat selvät ja yksinkertaiset. Komentaja vastasi toiminnasta. Hänellä olivat apunaan MRCC, muu esikunta ja eri viranomaisten edustajista koottu meripelastusalueen johtoryhmä. Johtoryhmän toimintaa oli harjoiteltu ja sen hälytysjärjestelmä oli toimiva.

Suomen pelastusviranomaisten työntekijä säänteli sisäasiainministeriön vuonna 1985 antama Meripelastusohje. Sen mukaan ”Rajavartiolaitoksen esikunnan tehtävänä on johtaa, koordinoida ja valvoa meripelastuspalvelun yhteistoimintaa apunaan tarvittaessa pelastushallinnon neuvottelukunnan meripelastusjaosto”.

Ohjeesta poiketen Rajavartiolaitoksen esikunnan sijasta pelastustoimien valtakunnallinen johto oli sisäasiainministeriön turvallisuusjohtoryhmällä (TURJO), mitä johti sisäministeri. Pelastustoiminnan operatiiviselle johdolle tästä elimestä ei kuitenkaan ollut käytännön apua. ESTONIAN onnettomuuden kaltaisessa suuronnettomuudessa MRCC Turku olisi pitänyt tukea kaikin mahdollisin tavoin.

Jo ennen ESTONIAN onnettomuutta Suomen rajavartiolaitoksen henkilöstön keskuudessa oli esiintynyt kritiikkiä riittämättömästä panostuksesta meripelastuspalveluun.

### 17.5.2

## Onnettomuuspaikan johtaja (OSC)

SILJA EUROPA:n päällikkö määrättiin onnettomuuspaikan johtajaksi (OSC) vaikkakaan tämä toimenpide ei ollut sopusoinnussa kansainvälisten sopimusten kanssa. Päätös oli kuitenkin johdonmukainen seuraus siitä, että SILJA EUROPA johti hätäradioliikennettä ja toimi radioliikenteen johtoasemana. SILJA EUROPA:n päällikkö tunnettiin henkilökohtaisesti MRCC Turussa ja hänen katsottiin pystyvän tähän vaativaan tehtävään.

Vaikkakin SILJA EUROPA:n päällik-

kö huolehti tehtävistään onnettomuuspaikan johtajana esimerkillisellä tavalla ilman koulutusta tehtävään ja vailla aikaisempaa kokemusta siitä, komissio suosittelua, että osalle tässä liikenteessä työskentelevistä päälliköistä annettaisiin koulutusta onnettomuuspaikan johtajan tehtävien hoitamisessa.

Ensimmäisten tuntien aikana OSC johti pelastustoimia onnettomuuspaikalla yksin vain oman aluksensa miehistön avustamana. Paikalle saapuneet alukset etsivät ja pelastivat elossa olevia hänen ohjeidensa mukaisesti. Kun alus löysi pelastuslautan, jolla oletettavasti oli elossa olevia, se ilmoitti asiasta OSC:lle, joka pyysi määrättyä helikopteria tarkistamaan tilanteen tai antoi radiolla asiasta ilmoituksen kaikille. Välillä alukset olivat myös suoraan yhteydessä helikoptereihin.

Paikalle saapuneet helikopterit ilmoitettiin OSC:lle ja saivat tehtävänsä häneltä. Helikopterien määrän lisääntyessä niiden toiminnan johtaminen kävi vaikeammaksi.

Kello 06.50 OSC sai apua. Silloin SILJA EUROPA:lle vinssattiin lentotoiminnan johtaja. Lentotoiminnan johtaja otti vastuun lentotoiminnasta alueella. MRCC Turun määräämä pintaetsinnän johtaja (CSS) avustajansa ja siviililennonjohtajan kanssa lähti helikopterilla klo 07.00 Nauvosta, mutta he pääsivät SILJA EUROPA:lle vasta klo 09.45, koska heitä ensiksi kuljettanut helikopteri ei pystynyt laskeutumaan aluksen kannelle eikä vinssaamaan heitä sinne.

Pelastustoimien alkuvaiheissa, jolloin pienellä alueella oli paljon pelastuslauttoja, helikopterit toimivat itsenäisesti. Kun lentotoiminnan johtaja otti lentotoiminnan johdon käsiinsä, hän antoi onnettomuuspaikalle saapuville helikoptereille ohjeet ja informoi niiden miehistöjä muista alueella olevista helikoptereista. Hän antoi heille myös ohjeita toiminnasta ja siihen vaikuttavista seikoista, esimerkiksi polttoainetäydennysmahdollisuuksista. Myöhemmin hän jakoi etsintäalueet ja johti lentotoimintaa kokonaisuudessaan.

Pelastustoimiin osallistuvien helikoptereiden oma turvallisuus oli pääosin riip-

puvainen radioliikenteestä ylikuormiteuilla hätätaajuuksilla. Lennonjohtotutkat eivät pystyneet seuraamaan meripelastushelikoptereita alhaisilla lentokorkeuksilla eikä merellä ollut muutakaan kattavaa turvallisuusjärjestelmää. Komission käsityksen mukaan helikopterimiehistöjen ammattitaito ja kokemus vaikuttivat myönteisellä tavalla pelastustoitien onnistumiseen.

Tämän laajuisissa lento-operaatioissa on tärkeää, että OSC:tä avustaa lennonjohtokokemusta omaava henkilöstö. Lennonjohto ei ollut paikalla aamuyön kriittisten pimeiden tuntien aikana ja lennonjohtaja, jota tarvittiin johtamaan lentotoimintaa ja varmistamaan paikalla olevien ilma-alusten turvallisuus, pääsi paikalle vasta klo 09.45.

Kun pintaetsinnän johtaja ja lentotoiminnan johtaja olivat saapuneet SILJA EUROPA:lle, onnettomuuspaikan johtaja oli saanut riittävän kapasiteetin tätä suuruusluokkaa olevien pelastustoimien johtamiseen. Tämä tapahtui kuitenkin vasta noin 45 minuutin kuluttua siitä, kun viimeiset elossa olevat oli löydetty.

## 17.6

## Toiminta onnettomuuspaikalla

### 17.6.1

## Alusten toiminta

### Toiminnan valmistelut

Matkalla onnettomuuspaikalle pelastustoimiin osallistuneet alukset tekivät pelastustoimien ja eloon jääneiden pelastamisen kannalta välttämättömät valmistelut.

Helikopteritasot saatettiin laskeutumisvalmiuteen. Pelastettujen vastaanotto- ja hoitojärjestelmät pantiin valmiuteen ja hoitohenkilöstö valmistautui tulevan varalta. Matkustajien joukossa olleet vapaaehtoiset lääkärit ja terveydenhoitohenkilöstöön kuuluvat hälytettiin avustamaan aluksilla työssä olevaa hoitohenkilöstöä. Eloon jääneet antoivat myöhemmin suuren arvon alusten hen-



kilöstön ja heidän vapaaehtoisten avustajiansa ammattitaidolle ja palvelusalttiudelle.

Pelastustoimiin osallistuneet alukset eivät pystyneet laskemaan pelastusveneitään tai MOB-veneitään. Muutamat päälliköt keskustelivat tästä mahdollisuudesta, mutta vallinneessa säässä se katsottiin liian vaaralliseksi. Sen sijaan pelastuslauttoja saatettiin laskuvalmiiksi ja muutamilla aluksilla keskusteltiin pelastusliukumäkien käyttömahdollisuuksista ja niiden käyttöön ottamista valmisteltiin.

Päälliköt totesivat pelastustoimet vaikeiksi ja mahdollisuudet ihmisten pelastamiseen veden varasta rajallisiksi, kun pelastusveneitä ja MOB-veneitä (Man Over Board-veneitä) ei voitu käyttää.

### *Pelastaminen aluksille*

MARIELLA laski laukaistun pelastuslautan aluksen suoran kyljen kumpaankin päähän. Alus käännettiin tämä kylki tuulta vasten, jolloin ESTONIAN ajelehtivat pelastuslautat saattoivat ajautua sitä vasten MARIELLAn omien lauttojen väliin. Kolmas lautta laskettiin mereen käytettäväksi kannelle nostettavana pelastusalustana. Ihmiset siirtyivät ESTONIAN lautoilta tälle lautalle ja heidät vinsattiin ylös. Pelastuslauttojen taaveteissa olevia vinssejä voitiin käyttää vain käsin, mutta myöhemmin pelastustoimien aikana niihin kytkettiin sähköporakoneita vinsausnopeuden lisäämiseksi.

Kaksi vapaaehtoista MARIELLAlta laskettiin alas pelastuslautalle, mistä heidän onnistui pelastaa kaksi uupunutta ihmistä eräältä ESTONIAN lautalta.

Myös ISABELLA laski pelastuslautan, jolla oli vapaaehtoisia pelastajia.

He onnistuivat pelastamaan 20 ihmistä eräältä ESTONIAN lautalta omalle lautalleen. Ihmisten ja lautassa olleen veden paino aiheutti lautan pohjan repeämisen sitä nostettaessa. Ainakin viisi ihmistä putosi mereen, heidän joukossaan kolme pelastajaa. Neljä pudonneista nostettiin helikopteriin. Yksi tai useampi ihminen menetettiin tässä yhteydessä.

Rikkoutuneessa ja ilmassa riippuvassa pelastuslautassa olleen kuudentoista

ihmisen pelastamiseksi laukaistiin pelastusliukumäki ja pelastuslautta laskettiin takaisin veteen. Pelastaja laskettiin liukumäen alalautalle ja hän auttoi ihmisiä siirtymään pelastuslautalta laiturina toimivalle alalautalle. Liukumäki osoittautui hyvin käyttökelpoiseksi pelastettaessa ihmisiä lautoilta ja merestä. Alalautalta ihmiset vedettiin turvaan itse liukumäkeä pitkin.

Pelastusliukumäen käyttö oli näissä olosuhteissa erinomainen oivallus ja osoitti keksijöissään kehittyntä luovaa ajattelua.

Vaikkakin alukset pelastivat lukuisia ihmishenkiiä, on muistettava, että vallinneissa vaikeissa sääolosuhteissa ne soveltuivat pelastustoimiin vain rajoitetusti. Pelastusveneiden turvallinen vesillelasku katsottiin mahdottomaksi ja pelastaminen suoraan aluksille osoittautui hyvin vaikeaksi. Alusten pelastusvenekannet, jotka useimmissa tapauksissa olivat ainoat avokannet, olivat ainakin 15 metrin korkeudella merenpinnasta ja pelastettavien nostaminen kannelle osoittautui sekä vaaralliseksi että vaikeaksi. Kokemukset pelastustoimista korostavat, miten tärkeää on, että suurilla matkustaja-autolautoilla on varusteet, joilla voidaan nostaa ihmisiä ja pelastuslauttoja veden varasta. Tarvitaan myös pelastuslauttoja, jotka ovat kyllin lujia niin, että ne voidaan nostaa merestä täyteen kuormattuina.

## **17.6.2 Helikopterit**

### *Helikopterien toiminta*

Kun ensimmäinen helikopteri, OH-HVG, saapui onnettomuusalueelle klo 03.05, sille ei pystytty antamaan vielä tarkkaa tilannekuvaa. Miehistöllä oli ennakkokäsitys, että laivasta pelastuneet ovat lautoilla tai meressä. Matkalla onnettomuuspaikalle he olivat suunnitelleet, että veden varassa olevat pyritään pelastamaan ensin ja vasta sen jälkeen ryhdytään pelastamaan ihmisiä pelastuslautoilta ja veneistä. Onnettomuuspaikalle saavuttuaan he lensivät noin 20 metrin korkeu-

della ja tutkivat valonheittimen avulla merenpintaa. Miehistö näki paljon liivejä ja lauttoja, mutta ei ihmisiä vedessä. Siksi he ryhtyivätkin noin 10 minuutin kuluksaan onnettomuuspaikalle saapumisesta tarkastamaan pelastuslauttoja ja pelastamaan ihmisiä niiltä. OH-HVG ei vielä tässä vaiheessa saanut ohjeita pelastustoimien johdolta (SILJA EUROPALLA olleelta OSC:ltä tai MRCC Turulta), vaan koneen miehistön oli tehtävä nämä ratkaisut itse.

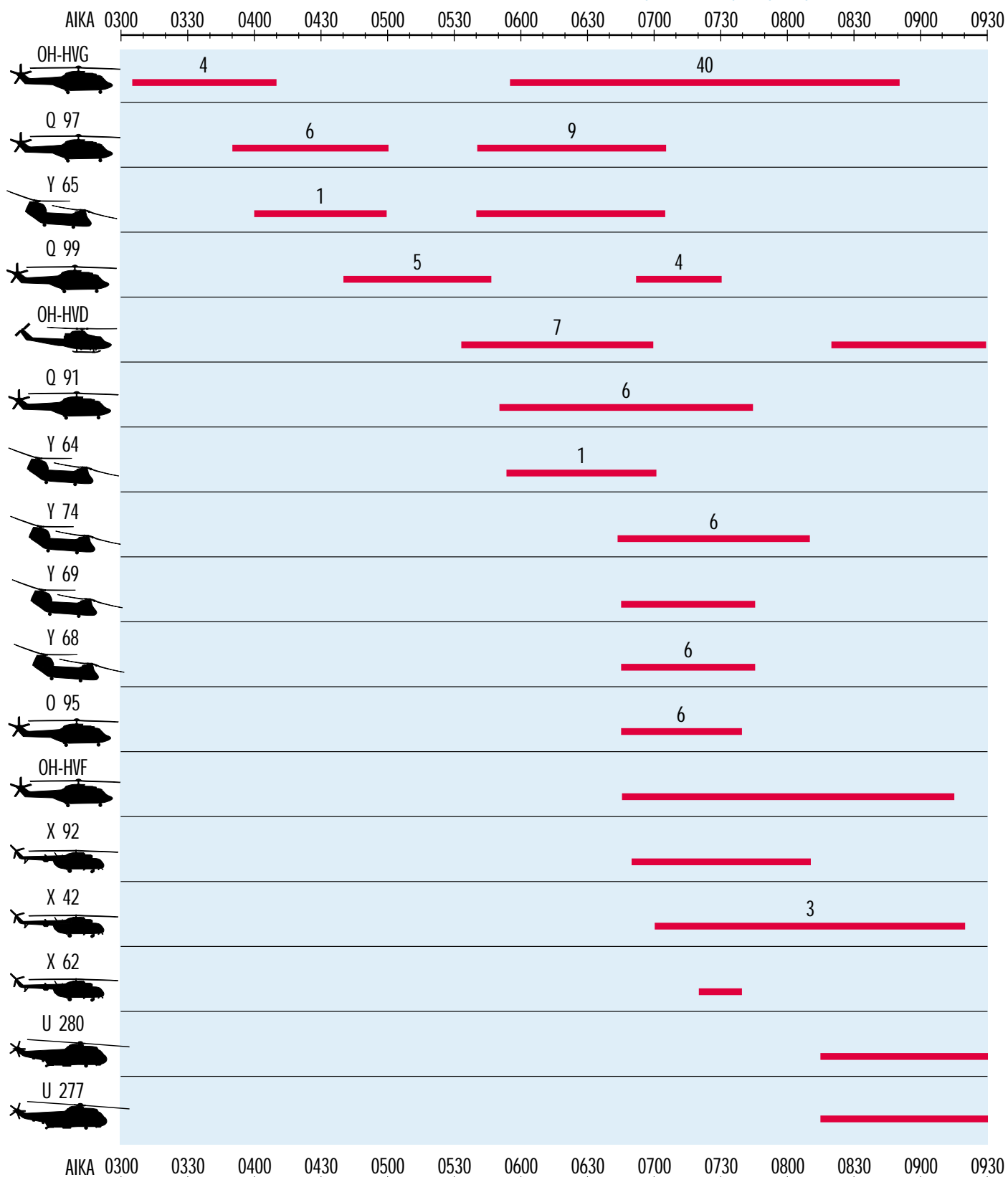
Kun kaksi seuraavaa helikopteria, Q 97 ja Y 65 saapuivat paikalle noin klo 04.00 ne ilmoittautuivat OSC:lle ja saivat ohjeen keskittyä elossa olevien pelastamiseen ja jättämään selvästi kuolleeksi todetut vielä tässä vaiheessa.

Alusten helikopteritasoille laskeutuminen oli erittäin vaikeaa kansien noustessa ja laskiessa merenkäynnin takia. Harvat miehistöt olivat saaneet koulutusta laskeutumiseen alukselle huonossa säässä. Vain suomalaiset helikopterit OH-HVG ja OH-HVD onnistuivat laskeutumaan aluksille ja veivät niille 36 ihmistä. Helikopterien kykyä laskeutua suurten matkustaja-autolauttojen kansille pelastustoimien yhteydessä vaikeissa sääolosuhteissa on parannettava.

Ruotsalaiset helikopterit veivät pelastetut pääasiassa Utöön, mutta myös Hankoon, Maarianhaminaan tai Huddingen sairaalaan Ruotsiin. Näihin lentoihin oli perusteena lentotekninen syy (esimerkiksi vinssin rikkoutuminen, uhkaavasta moottoriviasta ilmoittavan varoitusvalon syttyminen tms.). Q 97:n päällikkö totesi jo ensimmäisellä operaatiolenolla pelastetut niin huonokuntoisiksi, että heidät oli pakko viedä suoraan mantereelle, jotta heidät saataisiin nopeasti sairaalaan. Siksi hän lensi suoraan Hankoon ja laskeutui urheilukentälle. Hangossa ei oltu varauduttu potilaiden tuloon, mutta pelastetut saatiin paikallisten asukkaiden avustuksella nopeasti hoitoon.

Myös MRCC Turun johtoryhmän lääkintäasiantuntijat ottivat heti työhön ryhtyttyään pian klo 03.00 jälkeen kannan, että pelastetut oli saatava mahdollisimman nopeasti laivoille tai Utöön, koska

Kuva 17.4 Yhteenveto helikopterien pelastuslennoista, pelastettujen määrät ja käytetty aika.



Helikoptereita onnettomuusalueella keskimäärin Pelastettujen lukumäärä puolen tunnin ajanjaksoina

1	1.3	2.3	2.7	1	4	6	10.3	10	6.3	4.5	5.7	4.1
—	4	4	5	2	5	13	23	21	15	6	5	1

näin voitiin torjua hypotermiakuoleman vaaraa. Lento helikopterilla onnettomuusalueelta aluksille kesti 5–10 min, Utöön 10–15 min, Maarianhaminaan, Nauvoon ja Hankoon 20–25 min ja Turkuun 25–30 min.

Kun MRCC Turku sai tiedon, että laskeutuminen helikoptereilla alusten kansille oli todettu vaaralliseksi, annettiin ohje laskeutua ensisijaisesti Utöön, missä lääkintähenkilöstöä ja -varusteita oli saatavissa.

Kuvasta 17.4 käy ilmi alueella kunkin hetkenä olleiden helikopterien määrä sekä pelastettujen lukumäärä. Tarkastelu perustuu osittain arvioihin. Kun pelastettujen pelastumishetkiä ei ole voitu kirjata, helikopterin yhden lennon aikana pelastamat on jaettu tasaisesti tämän lennon ajalle. Helikopteri on katsottu onnettomuusalueella olevaksi myös silloin, kun se on ollut viemässä pelastettuja laivoille tai Utöön. Jos se on lähtenyt viemään pelastettuja kauemmaksi, sen on katsottu poistuneen onnettomuusalueelta arvioituna lähtöaikanaan.

### **Ongelmat helikopterien toiminnassa**

Siinä vaiheessa, kun ihmisiä voitiin vielä nostaa merestä elävinä, kolmen Boeing Kawasaki-helikopterin vinssin vaijerit vaurioituivat ja yhdessä näistä rikkoutui myös vinssikoneisto. Näiden helikopterien piti keskeyttää pelastustoimet useiksi tunneiksi ja yksi niistä siirrettiin kuljettustehtäviin. Pelastetut ja pintapelastajat, jotka vinssien vaurioituessa jouduttiin jättämään valjaiden varaan tai mereen, pelastettiin muiden helikopterien avulla ja yksi pintapelastaja jouduttiin kuljettamaan riiputuksessa vaijerin päässä laivan kannelle. Nämä tapahtumat vähensivät pelastustoimiin käytettävissä olleita voimavaroja. Näiden vinssien puutteellinen käyttövarmuus oli tiedossa jo ennen onnettomuutta ja se oli raportoitu vastuunalaisille elimille turvallisuusriskinä pintapelastajille. Mihinkään toimenpiteisiin ei oltu valitettavasti ryhdytty. Neljäs helikopteri, Super Puma, antoi lastuvaroituksen (varoituksen moottorin rikkoutumisen vaarasta) ja se joutui palaamaan tukikohtaansa.

Kuva 17.5 ESTONIAN pelastusliivi aikuisille.



Kuva 17.6 Veden täyttämä ESTONIAN pelastusvene onnettomuuden jälkeen.



Helikopterien toiminta-aikaa rajoittivat polttoaineen kulumisen ja pintapelastajien väsymisen. Kahta pintapelastajaa käyttämällä toimintaa voitiin jatkaa niin kauan kuin polttoainetta riitti. Pelastustyö oli niin fyysisesti kuin henkistikin erittäin rasittavaa. Jo ensimmäi-

senä paikalle saapuneen helikopterin päällikkö totesi, että yksi pintapelastaja ei riitä. Tämä väsyi nopeasti, mikä rajoitti toimintakykyä.

Useat pintapelastajat loukkaantuivat enemmän tai vähemmän vakavasti nostokoukuista tai iskeydyttyään vedessä

ollessaan esimerkiksi pelastusveneisiin.

Monet pintapelastajat ovat jälkeen päin todenneet, että näissä olosuhteissa, joissa lauttojen voimakkaat liikkeet aiheuttivat voimakkaita vaijerin nykäyksiä, ns. NATO-valjaat, joissa pintapelastaja on istuvassa asennossa, olisivat olleet käyttökelpoisemmat.

Pintapelastajien koulutus ja kokemus vaihtelivat, koska mukana oli aktiivipalveluksessa olevia sotilaita ja rajavartiomiehiä, palomiehiä sekä varusmiehiä (Ruotsin ilmavoimien helikoptereissa). Mikään ei viittaa siihen, että pintapelastajien koulutus olisi ollut riittämätön. Komission käsitys on, että meripelastusoperaatioissa, joissa merestä on pelastettava paljon ihmisiä, osallistuvilla helikoptereilla pitää olla vähintään kaksi pintapelastajaa.

Aluksi tarkastettuja lauttoja ei merkitty mitenkään. Tämän vuoksi sama lautta saatettiin tarkastaa useamman kerran. Myöhemmin annettiin ohje, että tarkastetut lautat merkitään leikkaamalla niiden katto puukolla halki.

Helikopterien polttoaine loppui Utöstä noin klo 06.30. Tämän jälkeen tankkaamaan menossa olleet helikopterit eivät kydyssä olleet pelastetut tai kuolleet Hankoon tai Nauvoon, missä polttoainetta oli saatavissa. Hangossa kuitenkin loppui polttoaine noin klo 10.00, jolloin viisi helikopteria joutui odottamaan polttoainetta puolen tunnin ajan ennen täydennyksen tuloa.

## 17.7 Muita havaintoja

### 17.7.1 Pelastusvälineet

#### *Pelastusliivit*

ESTONIAN pelastusliivit olivat hyväksytyä tyyppiä, jota käytettiin yleisesti matkustaja-aluksissa (kuva 17.5). Niissä ei ollut valoja, koska sitä ei vaadittu. Hyteissä ja eri paikoissa venekannella oli ohjeita, kuinka liivit puetaan päälle. Monilla matkustajilla oli kuitenkin, ku-

Kuva 17.7 ESTONIAN Viking 25-K-tyyppinen pelastuslautta.



ten jaksossa 16.8 on selostettu, vaikeuksia pukea ne päälle kunnolla.

Monet pelastuslautoilta pelastetut ovat kertoneet kuullessaan avunhuutoja lautan läheisyydestä pimeydestä. Valojen puuttumisen takia he eivät ole kuitenkaan pystyneet paikallistamaan apua huutaneita hädänalaisia.

Veteen joutuessaan itse syttyvillä valoilla varustetut pelastusliivit olisivat ratkaisevasti helpottaneet pelastustoimia.

#### *Pelastusveneet*

Miehistö ei onnistunut laskemaan ainutakaan 10 pelastusveneestä. Yhdeksän kiinnitykset murtuivat ESTONIAN upotessa ja kymmenes on yhä kiinni taaveteissaan. Kallistuman nopea lisääntyminen ja ajan puute pelastustoimien kunnolliseksi organisoimiseksi ovat pääsyyt tähän lopputulokseen. Pelastustoimien aikana ajalehtimasta löydetty pelastusveneet olivat joko kääntyneet nurin tai täyttyneet vedellä (kuva 17.6).

Kolme pelastusvenettä löydettiin läheltä ESTONIAN uppoamispaikkaa. Yksi miehistön jäsen oli onnistunut kiipeämään erääseen niistä. Kahden muun, ylösalaisin ajalehtivan pelastusveneen päällä riippui yhteensä kuusi ihmistä. Yksi ih-

minen huuhtoutui myöhemmin kummanin veneen päältä mereen.

Perinteiset pelastusveneet osoittautuvat jälleen kerran käyttökelvottomiksi hätätilanteessa.

#### *Pelastuslautat*

Pelastuslautat (kuva 17.7) avattiin osaksi miehistön ja matkustajien toimin, osaksi ne avautuivat ja täyttyivät automaattisesti jouduttuaan veteen. Lauttojen käyttö oli vallitsevissa olosuhteissa hyvin vaikeaa, osin seuraavista syistä:

- Monet lautat kääntyivät tuulen voimasta ja ajelehtivat ylösalaisin. Monet eivät täyttyneet kunnolla.
- Jotkut ylösalaisin ajelehtivat lautat kääntyivät myöhemmin aallokossa oikein päin (kuva 17.8). Tällöin lautalla olleet putosivat kuitenkin uudelleen mereen ja heillä oli suuria vaikeuksia päästä takaisin lautalle.
- Ylösalaisin olevat lautat, joiden katto oli veden alla, eivät antaneet mitään suojaa lautalla oleville.
- Lauttojen katot eivät kohonneet ylös automaattisesti eikä aukkoja saatu suljetuksi kunnolla.
- Lauttojen pohjille kertyi paljon vettä. Pahimmissa tapauksissa sitä oli 20

Kuva 17.8 Ylösalaisin ajelehtiva ESTONIAN pelastuslautta.



(Lehtikuv Oy)

Kuva 17.9 Erään onnettomuuden jälkeen löydetyn ESTONIAN pelastuslautan köysiä ja köysitikkaat.



cm. Äyskärit olivat pienen kokonsa takia tehottomia ja monet pelastusneet käyttivät äyskärinä kenkiään.

- Lauttojen puukot osoittautuivat käytökelvottomiksi.
- Lauttojen ajelehtiessä avausmekanismiin kuuluvat köydet sekä narut, joiden tarkoituksena oli pitää lautta oi-

keassa asennossa lastausvaiheessa, haittasivat hädänalaisten nousemista lautalle. Köysitikkaiden alapää meni lautalle nousevan jalan seuraksi mukana eikä tikkaista ollut juurikaan apua (kuva 17.9).

- Monissa onnettomuuden jälkeen löydettyissä lautoissa CO<sub>2</sub>-painepullon

laukaisukiekon kiinnitysmutteria ei ollut kiristetty kunnolla. Tämä voi olla syynä siihen, että kaikki lautat eivät olleet täyttyneet kunnolla.

- Laukaisuköysiä oli kiertynyt laukaisuventtiilien ympärille.

Kuten aikaisemmin todettiin, lautoissa ei ollut yksilöllisiä tunnuksia eikä niitä siksi voitu erottaa toisistaan. Helikopterien ja alusten miehistöillä ei ollut mahdollisuutta selvittää, mitkä lautat oli jo tarkastettu. On ilmeistä, että monet tarkastettiin useampaan kertaan, mikä viivästytti muiden tarkastamista.

Toinen ongelma oli, että ylösalaisin olleen pelastuslautan musta pohja vaikeutti tällaisen lautteen havaitsemista.

Merestä nostettujen lauttojen jälkitarkastuksessa havaittiin miltei kaikkien ajoankkureiden ja niiden köysien puuttuvan. Samoin puuttuivat monet hätävarustepakkaukset. Puuttuneet osat ja välineet ovat saattaneet kadota pelastustoimien aikana tai niiden jälkeen.

Pelastuslautat olivat näissä olosuhteissa tarkoituksenmukaisia pelastusvälineitä, mutta edellä mainitut vakavat puutteet vähensivät niiden arvoa kovassa merenkäynnissä, kun ihmisten oli kiivetävä niihin veden varasta.

## 17.7.2

### Journalistit helikoptereissa

Onnettomuuspäivän aamuna klo 08.12–11.37 ruotsalainen Boeing Kawasaki-helikopteri kuljetti mukanaan kahta TV-toimittajaa. Saman päivän iltapäivänä klo 13.00–20.25 kolmella ruotsalaisella Boeing Kawasaki-helikopterilla oli matkustajanaan kaksi toimittajaa kullakin. Suomalainen Super Puma-helikopteri lennätti toimittajia Utön saarelle samana päivänä klo 13.25–15.30. Seuraavana päivänä sekä suomalaiset että ruotsalaiset meripelastushelikopterit lennättivät toimittajia alueelle.

Ruotsin puolustusvoimat perusteli päätöstä sallia toimittajien mukaantulo lennoille viittaamalla sen suhdetoiminnalliseen merkitykseen ja saatuun myönteiseen palautteeseen. Helikopterien mie-

histöille oli ilmoitettu, että heillä oli oikeus kieltäytyä toimittajien kuljettamisesta. Komentaja, joka antoi luvan, perusteli päätöstään sillä, että lentäjät olivat kertoneet hänelle ennen klo 08.12 alkunutta lentoa, ettei onnettomuuspaikalta löytynyt enää elossa olevia.

Suomen rajavartiolaitoksen edustajat totesivat, että toimittajalennot tapahtuivat yli neljä tuntia sen jälkeen, kun vii-

meiset elossa olevat oli löydetty ja sen jälkeen, kun päätös helikopterien vähentämisestä alueella oli jo tehty. Suomalaisen helikopterin miehistö protestoi saamaansa tehtävää ja suoritti lennon mahdollisimman nopeasti päästäkseen takaisin etsintätehtäviin.

Matkustajien kuljettaminen pelastustoimissa olevassa helikopterissa on kiellettyä ilman pelastustoimien johtajan

lupaa ja on sopimatonta erityisesti tämän tyyppisen laajan ja vaikean pelastusoperaation aikana. Kriittisessä tilanteessa matkustajien viemä kapasiteetti vähentää vastaavassa määrin helikopterin kuljetuskapasiteettia. Edelleen voidaan kysyä, vaarantuuko pelastettujen yksityisyys, kun he joutuvat heti pelastamisen jälkeen kameroiden ja toimittajien eteen.