

LUKU 18

Törmäyslaipioita koskevien vaatimusten noudattaminen

18.1 Vaatimusten noudattamisen historia

SOLAS-sopimus on voimaantulostaan, vuodesta 1965 lähtien sisältänyt vaatimuksen törmäyslaipion yläpuolisesta jatkeesta matkustaja-aluksilla, joilla on pitkiä keulaan ulottuvia ylärakenteita. SOLAS-vaatimuksia ei silloin otettu huomioon luokituslaitosten säännöissä.

SOLAS 1974-sopimukseen vuonna 1981 tehdyissä muutoksissa vaatimukset laajennettiin koskemaan myös rahtialuksia. Aikaisemmin kehitetyissä ro-ro-rahtilautoissa oli niin kaukana edessä sijaitseva ramppi, että se ulottui maihin asti. Nämä rampit olivat yleensä lähempänä keulaa kuin mitä matkustaja-aluksia koskevat SOLAS-määräykset sallivat, mikäli rampin olisi ollut tarkoitus muodostaa osa törmäyslaipion yläpuolisesta jatkeesta.

Suomessa ja Ruotsissa ro-ro-matkustaja-alusten keularamppien rakennejärjestely näyttää olevan peräisin rahtilautoista. Komissio ei ole löytänyt ainoatakaan tällaista rakennejärjestelyä SOLAS-vaatimusten perusteella hyväksyvää, hylkäävää tai siitä vapauttavaa virallista asiakirjaa. Ensimmäinen viittaus siihen, että törmäyslaipion yläpuolista jatketta koskevia SOLAS-sääntöjä ei tarvitsisi täysin noudattaa, on tammikuussa 1979 päivätty kirje, joka koskee kahta Gotlannin liikenteen lauttaa. Maaliskuussa 1981 laivanomistajan ja Ruotsin Merenkululaitoksen välillä lähetetyissä teleksisanomissa KRONPRINSESSAN VICTORIAN rampin sijoitus liian eteen (SOLAS 1974-vaatimusten mukaan 1800 mm liian eteen ja vuoden 1981 muutosehdotusten mukaan noin 500 mm liian eteen) hyväksyttiin viitaten ”kansainväliseen ja ruotsalaiseen käytäntöön”. Mitään vastaavaa VIKING SALLYa (ESTONIA) tai DIANA II:a koskevaa asiakirjaa ei ole löytynyt. Suomen Merenkuluhallituksen 20.4.1977 päivätyssä, telakalle lähetetyssä kirjeessä todetaan kuitenkin, että liian pitkälle eteen sijoitettua ramppia ei voida hyväksyä törmäyslaipion yläpuoliseksi jatkeeksi TURELLAlla. Sen vuoksi mm. TUREL-

LAlle ja ROSELLAlle rakennettiin osittaiset törmäysportit (ks. 18.2).

Eräillä ensimmäisistä 1960-luvun alussa rakennetuista, keulavisiirillä varustetuista matkustaja-autolautoista oli ”ekvivalentti” törmäyslaipion yläpuolinen jatke oikeassa paikassa, mutta vain sivuilla. Tämä järjestely salli vapaan pääsyn autokannelle rampin taakse. Ensimmäisiä matkustaja-autolauttoja käytettiin suojaisilla vesillä mantereen lähellä, joten päätösten taustalla on saattanut olla SOLAS-määräysten mukainen erivapaus, joka koskee alle 20 meripeninkulman etäisyydellä lähimmästä maasta tahtuvia matkoja.

Siten syntyi Suomen ja Ruotsin merenkulkuviranomaisten keskuudessa yleinen käytäntö hyväksyä eteen sijoitettu keularamppijärjestely. Monissa Itämeren lauttaliikenteeseen vuodesta 1961 likimain vuoteen 1985 rakennetuissa lautoissa oli eteen sijoitettu keularamppi, joka ei täyttänyt matkustaja-alusten törmäyslaipion yläpuolisen jatkeen sijaintia koskevaa SOLAS-vaatimusta.

Syynä haluttomuuteen noudattaa täysin keularampin sijaintia koskevia määräyksiä on saattanut olla IMO:ssa koko 1970-luvun käynnissä ollut tätä asiaa koskenut työ, joka lopulta johti vuoden 1981 sääntömuutoksiin. Eräs tässä työssä käsitellyistä aiheista oli käytännön ongelmat, jotka liittyivät SOLAS-vaatimusten täydelliseen noudattamiseen ro-ro-matkustaja-aluksilla. IMO:n työn tuloksena syntyivät myös matkustaja-alusten osastointia ja vakavuutta koskevat vaihtoehtoiset vaatimukset, joissa törmäyslaipion yläpuolinen jatke vaadittiin vain tietyin edellytyksin. Saattaa olla, että viranomaiset odottivat tämän työn tulosta ennen kuin he alkoivat muuttaa pitkäaikaista käytäntöä.

Vuoden 1981 sääntömuutokset sallivat törmäyslaipion yläpuolisen jatkeen sijoittamisen edemmäs kuin vuoden 1974 SOLAS-vaatimukset, mikäli aluksella oli keulabulbi. Koska säännösteksti oli saatavilla jo 1970-luvun lopulla, se on siihen aikaan saattanut tukea edessä sijaitsevia keularampeja koskenutta käytäntöä.

Mistään asianomaisesta maasta ei siis ole onnistuttu löytämään asiakirjoja siitä, että olisi ryhdytty minkäänlaisiin virallisiin toimenpiteisiin keularampin sijainnin hyväksymiseksi yhdelläkään tänä aikakautena rakennetulla aluksella. Viranomaisten asenne on tuolloin saattanut olla erityisen joustava, koska henkilökunnan määrä on ollut hyvin pieni ja viranomaiset ovat luottaneet vahvasti luokituslaitoksiin. Luokituslaitoksilla puolestaan ei useimmissa tapauksissa ole ollut valtuuksia tarkistaa SOLAS-vaatimusten noudattamista.

Vasta kun vuoden 1981 muutokset SOLAS 1974-sopimukseen tulivat voimaan 1.9.1984, alkoivat telakat, viranomaiset ja luokituslaitokset noudattaa täsmällisesti näitä sääntöjä, joissa määriteltiin tarkemmin matkustaja-alusten ja myös rahtialusten törmäyslaipiota koskevat vaatimukset.

18.2 Vaatimusten laiminlyöntien vaikutus

Jotta ESTONIAN ramppia olisi voitu käyttää törmäyslaipion jatkeena vuoden 1960 tai 1974 SOLAS-sopimuksen mukaisesti, rampin olisi pitänyt sijaita taaempaan ja siten olla huomattavasti pitempi. Jotta pitempi ramppi olisi voitu nostaa auton sisään, rampin olisi pitänyt olla jaettu osiin. Vaihtoehtona olisi ollut lisätä asianmukaiseen paikkaan toinen portti, joka olisi yletynyt kannelle 4. Nämä molemmat ratkaisut olisivat olleet kalliimpia ja monimutkaisempia kuin valittu vaihtoehto.

Vuoden 1981 muutoksissa SOLAS 1974-sopimukseen hyväksyttiin ramppi

osaksi jatkettua törmäyslaipiota edellyttäen, että oikeassa paikassa oli toinen portti, jonka korkeus oli vähintään 2,3 m. Tämä ratkaisu oli yleinen Suomen ja Ruotsin väliseen liikenteeseen ESTONIAN kanssa samaan aikaan ja sen jälkeen rakennetuissa ro-ro-matkustajaluksissa kuten esimerkiksi TURELLA ja ROSELLA (ks. taulukko 10.2). Tätä ratkaisua oli harkittu myös ESTONIAN rakennuserittelyssä, mutta se hylättiin, koska ”Suomen Merenkulkuhallitus ei vaadi sitä suunnitellussa liikenteessä”. Komissio ei ole löytänyt mitään tietoja Suomen Merenkulkuhallituksen osallistumisesta tämän lauseen muotoiluun.

Komissio on sitä mieltä, että SOLAS 1974-sopimuksen tai vuoden 1981 sääntömuutosten mukaan rakennettu jatkettu törmäyslaipio olisi lisännyt ESTONIAN mahdollisuuksia selviytyä visiirin menettämisen jälkeen. TURELLALLE 1979 ja ROSELLALLE 1980 rakennetuilla 2,3 m korkeilla porteilla oli kuitenkin melko matala, noin kahta metriä staattista vedenkorkeutta vastaava suunnittelukuorma eikä niitä oltu suunniteltu kestävämmän hydrodynaamisia iskukuormia, joita saattaa esiintyä vastaisessa tai sivuvastaisessa aallokossa rampin ollessa täysin auki.

18.3 Viranomaisten toiminta

Suomen Merenkulkuhallitus (nykyisin Merenkululaitos) vapautettiin vuonna 1920 annetulla kansallisella asetuksella (ks. 3.6.4 ja Supplement 221) suorittamasta matkustajalaivan turvallisuuskirjan perusteena olevia rungonkatsastuksia, jos aluksella oli voimassa oleva luokitustodistus. Viranomaiset eivät siksi tar-

kastaneet rungon rakennetta, kun ESTONIA rakennettiin.

Bureau Veritas'n ensimmäistä runkotarkastusta koskevat säännöt edellyttivät, että alus täytti kaikki siihen aikaan voimassa olevat luokituslaitoksen sääntöjen sisältämät vaatimukset. Näihin sääntöihin ei sisällynyt vaatimusta törmäyslaipion yläpuolisesta jatkeesta eikä näin ollen minkäänlaista mainintaa kyseisen jatkeen sijainnista.

Suomen Merenkululaitoksen mukaan sen tarkastajat eivät tunteneet ongelmaa, joka liittyi törmäyslaipion yläpuolista jatketta koskevista SOLAS-vaatimuksista poikkeavasti sijoitettuihin rampeihin. Samojen tietojen mukaan viranomaiset olisivat kuitenkin hyväksyneet poikkeamiset noudattaen vallitsevaa käytäntöä, jota sovellettiin myös Ruotsin Merenkululaitoksessa.

Komissio on todennut, että täysi vastuu sopimusten noudattamisesta kuuluu SOLAS-sopimuksen mukaan kuitenkin kokonaan viranomaisille. Komissio on myös todennut, että Suomen Merenkululaitoksen rajoittamaton oikeus luottaa tässä asiassa luokituslaitosten runkotarkastuksiin on peruutettu vuonna 1983 annetussa, alusten tarkastuksia koskevassa uudessa asetuksessa.

Komissiosta vaikuttaa ilmeiseltä, että siihen aikaan yleinen SOLAS-sopimuksen törmäyslaipiota koskevien sääntöjen tulkinta ei taannut sääntöjen tyydyttävää noudattamista ja teki mahdolliseksi ESTONIAN suunnittelun tavalla, joka on saattanut myötävaikuttaa aluksen kaatumiseen. Komission mielestä ei ole hyväksyttävää, että kehittyvä käytäntö, jonka mukaan on mahdollista poiketa sopimuksista ilman minkäänlaista asiakirjaa tai poikkeusmerkintää todistuksessa.