

7.1 Pelastustoimien yleiskuvaus

Matkustaja-autolautta ESTONIA upposi kansainvälisillä vesillä meripelastuspalvelun Suomen vastuualueeseen kuuluvalla Saaristomeren meripelastusalueella. Vastuullisena meripelastuspalvelun johtokeskuksena oli Turun meripelastuskeskus (MRCC Turku). Tämän takia Suomi vastasi meripelastustoiminnan kokonaisjohtosta.

Onnettomuusyönä merellä Suomen – Ruotsin välisellä reitillä oli neljä suurta matkustaja-autolauttaa, MARIELLA ja SILJA EUROPA menossa länteen sekä ISABELLA ja SILJA SYMPHONY menossa itään. Lisäksi matkustaja-autolautta FINNJET oli matkalla Suomesta Saksaan.

MARIELLA vastaanotti ESTONIAN ensimmäisen hätäkutsun noin klo 01.22 ja vastasi siihen. Alus oli lähinnä ESTONIAA sen koillispuolella. Kun SILJA SYMPHONYlla kuultiin hätäkutsu, siellä käynnistettiin nauhuri nauhoittamaan radioliikennettä.

ESTONIAN toisen hätäkutsun klo 01.24 vastaanotti 14 radioasemaa. Yksi

näistä oli MRCC Turku, joka otti vastuun pelastustoimien johdosta.

ESTONIAN sijainti saatiin tietää klo 01.29 ja vastaanotettuaan hätäsanoman lähistöllä olleet alukset kääntyivät kohti onnettomuuspaikkaa. Tässä vaiheessa MARIELLA oli noin yhdeksän meripenikulman etäisyydellä ESTONIAsta. SILJA EUROPAlla oli suora radioyhteys ESTONIAAn, joten aluksesta tuli hätäradioliikenteen johtoasema ja klo 02.05 MRCC Turku määräsi sen päällikön onnettomuuspaikan johtajaksi (On Scene Commander, OSC).

Vastaanotettuaan hätäkutsun MRCC Turku hälytti pelastusyksiköt ja pelastustoimista vastuulliset henkilöt. Ensimmäisinä hälytettiin ulkovartiolaiva TURSAS klo 01.26 ja meripelastuksen valmiushelikopteri OH-HVG Turussa klo 01.35. Helikopteri lähti pelastustehtävään klo 02.30. MRCC Turku määritteli hätätilanteen suuronnettomuudeksi klo 02.30 ja käynnisti sen edellyttämät hälytykset.

MARIELLA ilmoitti onnettomuudesta Helsinki Radiolle klo 01.42. Sen sijaan, että Helsinki Radio olisi lähettänyt hätäsanoman ESTONIAN puolesta, se lähetti pikasanoman (Pan-Pan) klo 01.50.

Lyhenteet

ARCC	=	lentopelastuskeskus (Aeronautical Rescue Co-ordination Centre)
CSS	=	pintaetsinnän johtaja (Co-ordinator Surface Search)
DO	=	päivystäjä (Duty Officer)
DSC	=	digitaalinen selektiivikutsu (Digital Selective Call)
EDO	=	valmiuspäivystäjä (Emergency Duty Officer)
GMDSS	=	maailmanlaajuinen merenkulun hätä- ja turvallisuusradiojärjestelmä (Global Maritime Distress and Safety System)
HF	=	4–27,5 MHz taajuusalue (High Frequency)
MF	=	1 605–4 000 kHz taajuusalue (Medium Frequency)
MRCC	=	meripelastuskeskus (Maritime Rescue Co-ordination Centre)
MRSC	=	meripelastuslohkokeskus (Maritime Rescue Co-ordination Subcentre)
OSC	=	onnettomuuspaikan johtaja (On-Scene Commander)
SAR	=	etsintä ja pelastus (Search and Rescue)
SDO	=	tehtäväpäivystäjä (Stand-by Duty Officer)
SRR	=	meripelastusalue (Search and Rescue Region)
VHF	=	160 MHz taajuusalue (Very High Frequency)

Huomautus: Tässä luvussa mainitut ajat on saatu erilaisista päiväkirjoista, raporteista ja todistajakertomuksista. Eri lähteistä saadut, samaa tapahtumaa koskevat ajanmääritykset saattavat poiketa toisistaan muutamalla minuutilla.

Maarianhaminan meripelastuslohkokeskus (MRSC Mariehamn) ilmoitti onnettomuudesta Tukholman meripelastuskeskukselle (MRCC Stockholm) klo 01.52, jolloin ruotsalaisten meripelastushelikoptereiden hälyttäminen aloitettiin. Näistä ensimmäinen, valmiushelikopteri Q 97 lähti onnettomuuspaikalle klo 02.50.

MRCC Helsinki ilmoitti onnettomuudesta Tallinnan meripelastuskeskukselle (MRCC Tallinn) klo 02.55.

MARIELLA saapui ensimmäisenä aluksena onnettomuuspaikalle klo 02.12. Tällöin vedessä voitiin nähdä useita ihmisiä, pelastuslauttoja, pelastusveneitä ja pelastusliivejä. Ihmisten kuultiin kirkuvan meressä. SILJA EUROPA tuli paikalle klo 02.30 ja kaikki viisi autolauttaa olivat saapuneet onnettomuuspaikalle klo 03.20 mennessä.

OH-HVG saapui onnettomuuspaikalle ensimmäisenä helikopterina klo 03.05 ja ruotsalainen helikopteri Q 97 saapui klo 03.50.

Noin klo 04.50 onnettomuuspaikalla oli neljä helikopteria ja kahdeksan alusta ja yksiköiden lukumäärä lisääntyi koko ajan. Ulkovartiolaiva TURSAS saapui paikalle klo 05.00. Kello 12.00 mennessä pelastustehtäviin oli saapunut 19 helikopteria ja 19 alusta. Sen lisäksi kolme lentokonetta osallistui etsintään ja radio-liikenteen hoitamiseen.

Helikopterit käyttivät pintapelastajia ja vinssiä nostamaan ihmisiä merestä ja pelastuslautoilta. Kaksi helikopteria siirsi pelastamansa ihmiset lähimmille autolautoille muiden lennättäessä pelastettuja evakuoimiskeskuksiin maakentille.

Alukset eivät vaikeiden sääolojen vuoksi laskeneet mereen omia valmiusveneitään (MOB) tai pelastusveneitään. Pelastuslautoja sensijaan laskettiin veteen niin, että ESTONIAN lautoilta niille siirretyt ihmiset voitiin nostaa aluksiin. ISABELLA laukaisi alukselta poistumiseen tarkoitetun pelastusliukumäen ja 16 ihmistä vedettiin sitä pitkin ylös turvaan.

Viimeinen hengissä ollut hädänalainen pelastettiin noin klo 09.00. Tämän jälkeen helikopterit ja alukset etsivät vai-

najia ja nostivat niitä merestä ja pelastuslautoilta.

Helikopterit toimivat alueella noin 15 tuntia aikaisesta aamusta alkaen. Useimmat alukset osallistuivat etsintöihin koko päivän ja vapautettiin illalla jatkamaan matkaansa. SILJA EUROPA irroitettiin pelastustehtävistä viimeisenä ja se poistui alueelta noin klo 20.30. Sen korvasi TURSAS, jonka päällikkö määrättiin pintaetsinnän johtajaksi (CSS) 3.10.1994 asti.

Alukset pelastivat 34 ja helikopterit 104 hädänalasta. Yksi pelastetuista kuoli myöhemmin sairaalassa. Merestä nostettiin 94 vainajaa ja kadoksiin jäi kaikkiaan 757 ihmistä.

7.2 Pelastusorganisaatio

7.2.1 Yleistä

Vuoden 1979 Kansainvälinen yleissopimus etsintä- ja pelastuspalvelusta merellä (ns. Hampurin sopimus) on kansainvälisenä perusohjeena etsittäessä ja pelastettaessa hädässä olevia ihmisiä merellä. Sopimus tuli voimaan vuonna 1985 ja Suomi sekä Ruotsi ovat ratifioineet sen. Yleissopimuksen määräykset käsittelevät meripelastuspalvelun organisaatioita ja kansainvälistä yhteistoimintaa. Ne edellyttävät perustettavaksi yhteistyössä naapurimaiden kanssa kansalliset meripelastusalueet (SRR) ja ainakin yhden meripelastuskeskuksen (MRCC) ja, mikäli katsotaan tarpeelliseksi, sen alaisuuteen meripelastuslohkokeskuksia (MRSC).

Yleissopimus sisältää myös määräykset näiden pelastuskeskusten tehtävistä ja toimintatavoista. Yleissopimuksen mukaisesti meripelastuskeskus vastaa tehokkaan meripelastuspalveluorganisaation aikaansaamisesta ja ylläpidosta sekä pelastustoimien koordinoimisesta meripelastusalueella. Jos hädässä olevan aluksen sijainti tiedetään, vastuu pelastustoimien käynnistämisestä on sillä meripelastuskeskuksella tai -lohkokeskuksella, jonka alueella alus on.

Yleissopimuksen lisäksi meripelastuskeskuksen tehtävät on määritetty IMO:n meripelastuskäsikirjassa (IMO Search and Rescue Manual, IMOSAR) sekä kansallisissa ohjeissa. Tässä on lueteltu eräitä näiden määräysten mukaisia päätehtäviä:

- Meripelastuskeskus valmistelee yksityiskohtaisen suunnitelman vastuualueensa meripelastustapahtumien johtamiseksi. Kukin meripelastuskeskus ja -lohkokeskus kerää ja ylläpitää ajantasaista tilannekuvaa alueeltaan meripelastustehtävien varalle.
- Meripelastuskeskuksessa on ylläpidettävä jatkuvasti välitöntä toimintavalmiutta.
- Hätäsanomien vastaanottaneen meripelastuskeskuksen on selvitettävä tilanteen yksityiskohdat, määritettävä vaaratilanteen aste sekä päätettävä tarpeellisista pelastustoimenpiteistä.
- Meripelastuskeskus käynnistää pelastusoperaation sekä johtaa pelastusyksiköitä toimintasuunnitelman mukaisesti.
- Meripelastuskeskus tiedottaa aluksen omistajalle ja asiaankuuluville viranomaisille tapahtumasta sekä käynnistetyistä toimenpiteistä. Muille kyseeseen tuleville meripelastuskeskuksille ja -lohkokeskuksille sekä pelastusyksiköille on ilmoitettava tapahtumasta ja pidettävä ne tietoisina tilanteen kehittymisestä.
- Kun hätätilanteen edellyttämät toimenpiteet on saatu hoidetuiksi tai etsinnän jatkaminen todettu tarkoituksettomaksi, meripelastuskeskus päättää etsintä- ja pelastustoimien lopettamisesta sekä ilmoittaa siitä viranomaisille ja muille, joille asiasta on ilmoitettu.
- Meripelastuskeskusten kansalliset vastuualueet määritetään asianomaisen maan säädöksissä.

IMO:n etsintä- ja pelastuskäsikirja täydentää kansainvälistä meripelastuspalvelun yleissopimusta. Se määrittää meripelastuksen yleiset toimintaohjeet, rohkaisee kaikkia merenrantavaltioita organisoimaan meripelastuspalvelunsa samo-

jen suuntaviivojen mukaisesti sekä mahdollistamaan naapurivaltioiden yhteistyön ja keskinäisen avunannon.

Kauppalaivojen etsintä- ja pelastuskäsikirja (IMO Merchant Ship Search and Rescue Manual, MERSAR) on toinen kansainväliseen meripelastussopimukseen perustuva käsikirja. Se sisältää toimintaohjeet kauppa-alusten päälliköille, jotka joutuvat suorittamaan pelastustehäviä merihätätilanteessa.

Kansainvälinen yleissopimus ihmishengen turvallisuudesta merellä (The International Convention for the Safety of Life at Sea, SOLAS) on merkittävin meriturvallisuutta koskeva sopimus. Se sisältää ohjeet aluksen päällikön velvollisuuksista hänen saatuaan tietää hätätilanteesta merellä ja siihen liittyvästä ihmishenkien menettämisen vaarasta. Se velvoittaa myös jokaisen allekirjoittamaan huolehtimaan kaikista tarpeellisista toimenpiteistä järjestää rannikkonsa edustalla olevalla merialueella valvonnan ja meripelastuspalvelun.

Radio-ohjesääntö (Radio Regulations, RR) osana kansainvälistä yleisopimusta (International Telecommunication Convention) sisältää säännöt hätätilanteen radioliikenteestä.

7.2.2 Suomi

Yleistä

ESTONIAN onnettomuuden tapahtuessa pelastuspalvelu Suomessa jakautui yleiseen pelastuspalveluun, lentopelastuspalveluun ja meripelastuspalveluun.

Sisäasiainministeriö huolehti pelastuspalvelun yleisestä johtamisesta ja yhteistoiminnasta.

Yleiseen pelastuspalveluun kuuluivat palontorjunta ja muut pelastustoimenpiteet, jotka olivat paikallisten organisaatioiden tehtävänä. Tällaisia paikallisia organisaatioita olivat palokunnat, pelastuslaitokset, poliisi, terveyskeskukset ja sairaankuljetusyksiköt sekä vapaaehtoisjärjestöt, kattojärjestönä Vapaaehtoisen Pelastuspalvelun Keskustoimikunta. Vapaaehtoisen meripelastuspalvelun kes-

kusjärjestönä oli Suomen Meripelastusseura ry.

Lentopelastuspalveluun kuuluivat pelastustoimenpiteet lento-onnettomuuksissa sekä ilma-alusten käyttö pelastustehtävissä. Se myös tuki ilma-aluksen yleistä ja meripelastuspalvelua. Liikenneministeriön alainen Ilmailulaitos oli vastuuviranomaisena lentopelastuspalvelussa.

Etelä-Suomen alueesta vastaava lentopelastuskeskus (ARCC) oli Tampereella.

Meripelastuspalvelu

Suomen meripelastuspalvelun kansalliset perusteet on säädetty laissa meripelastuspalvelusta (628/1982) sekä sen perusteella annetussa asetuksessa meripelastuspalvelusta (661/1982). Näissä säädöksissä määritetään meripelastuspalveluun osallistuvat viranomaiset ja heidän tehtävänsä (kuvaus vastaa ESTONIAN onnettomuuden aikaista tilannetta; myöhemmin tilanne on muuttunut hätä- ja turvallisuusviestinnän osalta):

- Rajavartiolaitos suorittaa meripelastuspalvelua sekä huolehtii meripelastuspalvelun suunnittelusta, johtamisesta ja valvonnasta samoin kuin meripelastuspalveluun osallistuvien viranomaisten ja yhteisöjen toiminnan yhteensovittamisesta.
- Puolustusvoimat valvoo merialuetta hätätapausten havaitsemiseksi ja paikantamiseksi sekä osallistuu etsintä- ja pelastustoimintaan.
- Merenkululaitos huolehtii hätä- ja turvallisuusviestinnästä sekä siihen osallistuvien viranomaisten, laitosten ja yhteisöjen toiminnan yhteensovittamisesta sekä osallistuu etsintä- ja pelastustoimintaan.
- Poliisi, tullilaitos, tielaitos ja paloviranomaiset osallistuvat etsintä- ja pelastustoimintaan.
- Terveystieteiden tutkimuskeskukset huolehtivat lääkinnällisestä pelastustoiminnasta.
- Ilmailuviranomaiset osallistuvat meripelastuspalveluun käyttäen ilmailun pelastuspalvelujärjestelmää.
- Telecom Finland Oy:n omistama Helsinki Radio kansallisena rannikkora-

dioasemana hoitaa hätä- ja turvallisuusliikenteen merenkulkulaitoksen ostamana palveluna.

Meripelastuskeskus ja –lohkokeskus

Suomen meripelastusalue käsittää Suomen aluevedet sekä naapurivaltioiden kanssa sovitun osuuden kansainvälisistä vesistä. Valtakunnallinen meripelastusalue oli jaettu Helsingissä, Turussa ja Vaasassa sijaitsevien meripelastuskeskusten vastuualueisiin. Onnettomuus tapahtui Saaristomeren meripelastusalueella, mistä vastasi Turun meripelastuskeskus (MRCC Turku).

Meripelastuskeskukset kuuluivat rajavartiolaitoksen organisaatioon. MRCC Helsinki oli Suomenlahden Merivartioston esikunnan miehittämä. MRCC Turun henkilöstö oli Saaristomeren Merivartioston esikunnasta ja MRCC Vaasan henkilöstö Pohjanlahden Merivartioston esikunnasta. Merivartioston komentaja tai hänen määräämänsä upseeri johti hätätilanteessa pelastustoimintaa meripelastuskeskuksessa apunaan tarvittaessa meripelastusalueen johtoryhmä. Johtoryhmään kuului meripelastusasetuksen mukaisten viranomaisten sekä vapaaehtoisen meripelastusjärjestön edustajia ja muita tarvittavia asiantuntijoita.

Turun meripelastuskeskuksen alaisina olivat Maarianhaminan ja Turun meripelastuslohkokeskukset (MRSC Turku ja MRSC Mariehamn). Meripelastuslohkokeskuksessa toimintaa johti asianomaisen merivartioalueen päällikkö apunaan tarvittaessa alueen johtoryhmä. MRSC Turku, joka sijaitsi Pärnäisissä Nauvon saarella, oli yhdistetty merivartioasema ja meriliikennekeskus ja tunnettiin myös nimellä Turku Radio.

Meripelastuskeskuksissa oli jatkuva päivystys ja valmius vastaanottaa vaaratilanneilmoitukset kaikkina vuorokauden aikoina sekä käynnistää pelastustoimenpiteet. Virka-aikana meripelastuskeskuksessa työskenteli kaksi tai kolme henkilöä, päivystäjä (DO), radisti ja keskuksen päällikkö. Virka-ajan ulkopuolella miehitys vaihteli yhdestä kahteen riippuen merivartioston henkilövoimavaroista. Radistit työskentelivät kuitenkin sään-

nöllisessä vuorotyössä. Tehtäväpäivystäjä (SDO) ja merivartioston valmiuspäivystäjä (EDO) olivat kotonaan valmiina saapumaan meripelastuskeskukseen tunnin sisällä hälytyksestä hätätilanteen niin vaatiessa.

Meripelastuslohkokeskuksessa oli virka-ajan ulkopuolella vain yksi henkilö. MRSC Turku meriliikenne- ja meripelastuslohkokeskuksena oli kuitenkin miehitetty kahdella henkilöllä.

Suuronnettomuuden pelastussuunnitelma

Kullekin meripelastuksen vastuualueelle oli valmisteltu toimintasuunnitelma suuronnettomuuden varalta. Saaristomeren meripelastusalueella suuronnettomuuden pelastussuunnitelma oli otettu käyttöön 18.6.1991. Suunnitelman pääkohdat olivat uhka-arvio, pelastustoiminnan perusteet, pelastussuunnitelma, viestiyhteydet ja tiedottaminen. Erilliset liitteet sisälsivät kaavioita ja piirroksia komentosuhteista, hälytysjärjestelmästä, evakuointikeskuksista ja viestiyhteyksistä.

Suunnitelman käyttökelpoisuutta oli kokeiltu useissa meripelastusharjoituksissa mukaanlukien lavastetut matkusta- ja autolauttaonnettomuudet.

Suunnitelman mukaiset pelastusjohtajien tehtävät MRCC Turussa olivat (Supplement 602):

meripelastuskeskuksen päivystäjä

- pitää yllä tilannekuvaa meripelastusvalmiudesta,
- kirjaa onnettomuudesta saamansa tiedot ja merkitsee ne tilannetasolle,
- käskee nopeimmin toimintakykyiset meripelastusyksiköt onnettomuuspaikalle pelastustoimintaan ja yksityiskohtaisen tilannekuvan saamiseksi,
- hälyttää tehtäväpäivystäjän ja valmiuspäivystäjän,
- aloittaa muiden hälytysten toimeenpanon hälytyskaavion mukaisesti ja tilaa vallitsevaa säätä ja sääennustetta koskevat raportit sekä tilaa tarvittaessa ajalehtimislaskelmat.

tehtäväpäivystäjä

- hälyttää tarvittavat lisäresurssit,

- hälyttää komentajan ja tarvittavan lisähenkilöstön,
- informoi rajavartiolaitoksen esikunnan, naapurivartioston, ympäristöministeriön ja varustamon ja
- laatii alustavan tiedotteen ja hoitaa sen jakelun.

valmiuspäivystäjä

- johtaa toimintaa komentajan apuna tai sijaisena,
- organisoii meripelastusalueen johtoryhmän työn ja
- informoi naapurivaltiot.

Muut tehtävät oli määritetty yleisesti meripelastuskeskukselle nimeämättä henkilöä.

Muut pelastusvoimavarat

Merivartioston vartioalukset, partioveneet ja helikopterit ovat merellä partioissaan välittömässä toimintavalmiudessa meripelastustehtäviin. Tukikohdassa virka-aikana olevat meripelastushelikopterit ovat miltei välittömässä lähtövalmiudessa. Muina aikoina korkein valmius on päivystyshelikoptereilla (yksi tunti).

7.2.3 Ruotsi

Ruotsin meripelastuspalvelun perustana – kansainvälisen meripelastuspalvelun sopimusten lisäksi, joita on käsitelty kohdassa 7.2.1 – oli Ruotsin meripelastuslaki vuodelta 1986, joka perustui näihin sopimuksiin. Meripelastuspalvelu oli osa kansallista pelastuspalvelua.

Merenkulkulaitos vastasi Ruotsin meripelastuspalvelusta.

MRCC Stockholm, joka sijaitsi Telia Mobitel AB:n rannikkoradioaseman yhteydessä Tukholmassa, johti ja yhteensovitti meripelastustoimenpiteet Ruotsin meripelastusalueella Pohjois-Itämerellä. Merenkulkulaitoksen kanssa tehdyn sopimuksen perusteella Telia Mobitel AB ylläpiti hätä- ja turvallisuusradiopäivystystä sekä johti ja yhteensovitti meripelastustoimenpiteitä. Sovitun henkilöstönkäyttösuunnitelman mukaisesti rannik-

koradioaseman henkilöstöä voitiin käyttää tukemaan meripelastuskeskuksen normaalia miehitystä meripelastustaphtuman hoitamisessa. MRCC Stockholmissa oli jatkuvasti yksi meripelastusjohtaja ja hänen apulaisensa. Toinen varamies oli puolen tunnin valmiudessa.

Meripelastusyksikköinä käytettiin Ruotsin valtion omistamia aluksia, helikoptereita ja lentokoneita sekä Ruotsin meripelastusseuralle kuuluvia pelastusaluksia. Sekä merivoimilla että ilmavoimilla oli meripelastustehtäviin käyttökelpoisia helikoptereita (Boeing Kawasaki 107 ja Super Puma).

Lentopelastuskeskus (ARCC) oli Arlandan lentoasemalla Tukholman ulkopuolella. ARCC Arlandalla oli käskyvalta kaikkiin meripelastustehtäviin osallistuviin sotilashelikoptereihin ja se vastasi siviili-ilma-alusten hälyttämisestä.

Eriytyinen yhteiskunnan omistama osakeyhtiö, SOS Alarm, oli perustettu yhteensovittamaan pelastustoimenpiteitä maalla sekä hoitamaan hälytyspalvelua. Tällä yrityksellä oli 20 SOS-keskusta, jotka huolehtivat koko Ruotsin alueesta. Jokainen aluekeskus oli sopinut paikallisten sairaanhoito-organisaatioiden kanssa oikeudesta hälyttää sairaalat ja saattaa ne valmiustilaan suuronnettomuuden tapahtuessa.

7.2.4 Viro

Virossa kansallinen merenkulkulaitos vastasi meripelastustoiminnasta kauppamerenkulkulain perusteella. Meripelastuspalvelun hoitamiseksi merenkulkulaitos perusti rannikkovartioston, mikä sen lisäksi huolehtii merialueen ympäristövalvonnasta ja tarvittavista torjuntatoimenpiteistä.

Vaikka Viro ei ollut ratifoinut kansainvälistä meripelastuksen yleissopimusta ennen onnettomuutta, rannikkovartiosto toimi mahdollisimman pitkälti sen mukaisesti.

Viron meripelastuskeskus toimi Tallinnassa ja oli miehitettyä ympäri vuorokauden. Tilanteen niin vaatiessa päivystäjät voivat pyytää avukseen muita asiantuntijoita.

MRCC Tallinn huolehti meripelastustoimenpiteistä yhteistyössä maan rajavartiolaituksen, merenkulun tarkastusviraston, Viron Meripelastusseuran, pelastuslaitoksen sekä Tallinnan lento- ja pelastuskeskuksen kanssa.

7.2.5 Yhteistoiminta

Suomi ja Ruotsi

Suomen ja Ruotsin välinen sopimus ja sen perusteella laadittu pöytäkirja yhteistoiminnasta meri- ja lentopelastuspalvelussa tuli voimaan 20.3.1994. Se korvasi sopimuksen vuodelta 1982.

Sopimuksen mukaan maiden välisenä rajana meri- ja lentopelastuspalvelussa on lentotiedotusalueiden raja (Flight Information Regions, FIR). Sopimus sisältää myös määräykset tiedottamisvelvollisuudesta, molemminpuolisesta avustuksesta, yhteisistä pelastusharjoituksista, maiden välisten viestiyhteyksien säännöllisestä kokeilemisesta, pelastuspalvelun asiantuntijoiden keskinäisistä vierailuista ja maiden pelastuspalveluja koskevien tietojen sekä kokemusten vaihdosta.

Yhteistoiminta vuoden 1982 jälkeen on sisältänyt muun muassa lavastettujen matkustaja-autolauttaonnettomuuksien pelastusharjoitukset vuosina 1990 ja 1992.

Käytännön meripelastusyhteistyötä on ensisijaisesti tehty MRCC Turun ja MRCC Stockholmin välillä. MRSC Mariehamnilla on ollut runsaasti yhteyksiä MRCC Stockholmiin ja ne ovat pääosin liittyneet meripelastustoimenpiteisiin Ahvenanmerellä tai eteläisellä Pohjanlahdella.

Suomi ja Viro

Suomi ja Viro tekivät väliaikaisen sopimuksen meripelastuspalvelusta 15.6.1992, minkä mukaan maiden välinen meripelastusalueiden raja on sama kuin vastaavien lentotiedotusalueiden väliraja (FIR-rajana). Merellistä hätätilannetta koskevat toiminnalliset ja tiedotusvelvoitteet ovat samanlaiset kuin Suomen ja Ruotsin välisessä sopimuksessa.

Tämän sopimuksen lisäksi Suomen

rajavartiolaitos ja Viron rajavartiolaitos ovat hyväksyneet 24.5.1994 pöytäkirjan yhteistoiminnasta ihmishenkien pelastamiseksi meri- ja lento-onnettomuuksissa.

Viro määräsi merenkulkulaitoksensa meripelastuksesta vastaavaksi viranomaiseksi ja rannikkovartioston johtokeskukseen toimimaan Tallinnan meripelastuskeskuksena 1.1.1993 alkaen.

Käytännön toimenpiteiden vastuuviranomaisina ovat Suomenlahden Merivartioston esikunta ja Viron rajavartiolaituksen esikunta.

Järjestelyt osapuolten edustajien taapaamisista ovat samanlaiset kuin mitä Suomen ja Ruotsin välillä on sovittu.

Väliaikaisen sopimuksen tultua voimaan järjestivät Suomi, Viro ja Venäjän Federaatio yhteisen meripelastusharjoituksen Helsingin edustalla 21.10.1992 aiheena lavastettu matkustaja-autolauttaonnettomuus.

Vuosien 1992 ja 1994 välisenä aikana Suomen ja Viron meripelastusviranomaiset ja vapaaehtoiset ovat tavanneet toisensa meripelastusyhteistoiminnan kehittämisestä huomattavasti useammin kuin mitä sopimus on edellyttänyt.

Ruotsi ja Viro

Onnettomuusajankohtana Ruotsin ja Viron välillä ei ollut sopimusta yhteistoiminnasta meripelastuspalvelusta.

Ruotsi on kuitenkin vuodesta 1991 lähtien antanut Viron meripelastushenkilökunnalle johtamis- ja yhteistoimintakoulutusta. Kursseja ja seminaareja on toimeenpantu Ruotsissa ja Virossa.

7.3 Meriradion hätä- ja turvallisuusjärjestelmät ja hätäliikenne

7.3.1 Meriradiojärjestelmät

Kansainvälinen SOLAS-sopimus edellyttää, että kaikilla kansainvälisen liikenteen matkustajalajavoilla ja vähintään 300 tonnin rahtialuksilla on turvallisuuden

varmistamiseksi oltava radioasema. Käytössä on kaksi meriradiojärjestelmää; vanhempi, josta tässä käytetään nimitystä pre-GMDSS (pre Global Maritime Distress and Safety System) ja uudempi, GMDSS (Global Maritime Distress and Safety System). Kaikkien alusten ja rannikkoradioasemien oli siirryttävä GMDSS-järjestelmään siirtymäkauden aikana, 1.2.1999 mennessä. Siirtymäkauden aikana alus sai olla varustettu kummalla tahansa järjestelmällä.

Vanhemmassa järjestelmässä radioasema voi olla radiosähkötiasema tai radiopuhelinasema. Kansainvälisen hätäliikenteen taajuudet ovat radiosähkötykselle 500 kHz ja radiopuhelinliikenteelle 2182 kHz ja VHF-kanava 16. Radiosähkötiasemalta vaaditaan kaikki nämä taajuudet ja aluksella on oltava radiosähkötäjä, jolla on kansainvälinen radiosähkötäjän pätevyystodistus. Radiopuhelinasemalta vaaditaan radiopuhelintaajuudet ja radioasemaa voivat hoitaa kansipäälystöön kuuluvat, joilla on yleinen radiopuhelimen hoitajan pätevyystodistus tai yleinen radioaseman hoitajan pätevyystodistus (General Operator's Certificate, GOC).

GMDSS-järjestelmässä aluksen on kyettävä lähettämään hätähälytys maihin vähintään kahdella erillisellä toisistaan riippumattomalla menetelmällä. Siksi aluksen radioaseman laitteisto määräytyy sen merialueen mukaan, jolla alus on varustettu liikkumaan. Merialueita on neljä: A1 (VHF-viestintä), A2 (MF-viestintä), A3 (satelliittiviestintä) ja A4 (HF-viestintä). Kaikkien alusten on myös kyettävä vastaanottamaan maista aluksille lähetettäviä hätäsanomia, lähettämään ja vastaanottamaan alusten välisiä hätäsanomia sekä osallistumaan meripelastustoimien koordinointiin liittyvään viestintään. Satelliittiviestintää lukuun ottamatta hätä- ja turvallisuusviestintä aloitetaan digitaalisella selektiivikutsulla (digital selective call, DSC), jonka muut asemat ottavat vastaan täysin automaattisesti. Kansainvälisen hätäliikenteen DSC-taajuudet ovat VHF-kanava 70, MF 2187,5 kHz ja viisi HF-alueen taajuutta. Sen jälkeen, kun yhteys on saatu DSC-

kutsulla, radioasemat siirtyvät puheelle vastaaville taajuuksille, VHF-kanavalle 16 ja MF-taajuudelle 2182 kHz. Radioliikennettä hoitavat kansipäällystään kuuluvat henkilöt, joilla on joko yleinen (GOC) tai rajoitettu radioaseman hoitajan pätevyystodistus (Restricted Operators Certificate, ROC).

Jokaisella aluksella on oltava radioaseman varaenergiälähde varmistamassa radiolaitteiden virransaanti, jotta hätäliikenne pystytään hoitamaan siinäkin tapauksessa, että aluksen pääkone ja muut varaenergiälähteet lakkaavat toimimasta.

Molemmissa järjestelmissä aluksen radiolaitteisiin kuuluu myös hätäpaikannusmajakka, EPIRB (Emergency Position Indicating Radio Beacon). EPIRB on pieni kelluva radiopoiju. Jos alus uppoaa, poiju irtoaa automaattisesti, nousee pintaan ja alkaa lähettää hätähälytystä. Aluksella on oltava myös kolme (tai kaksi) VHF-käsipuhelinta. Ne voidaan ottaa mukaan pelastusveneeseen tai pelastuslautalle, mikäli alus joudutaan jättämään.

Pre-GMDSS-järjestelmässä hädässä oleva alus hälyttää ensisijaisesti muut lähistöllä olevat alukset. GMDSS-järjestelmässä tarkoituksena on, että hätähälytys saataisiin menemään aina maihin, ensisijaisesti meripelastuskeskuksiin. Samanlaisesti hälytetään muut lähistöllä olevat alukset. Molemmissa järjestelmissä voidaan lähettää myös hätäsanoma toisen puolesta, Mayday Relay (pre-GMDSS) tai Distress Alert Relay (GMDSS), silloin kun alus ei itse pysty käynnistämään hätäliikennettä tai kun tarvitaan lisäapua.

Kansainvälinen radio-ohjesääntö (Radio Regulations, RR) määrää hätäliikenteen menettelytavat. Vanhassa järjestelmässä hätäliikenne aloitetaan lähettämällä ensin hälytysmerkki, sähkötyksellä taajuudella 500 kHz ja radiopuhelinliikenteessä taajuudella 2182 kHz. Hälytysmerkin tarkoitus on herättää huomiota ja käynnistää automaattiset radiosähkötyks- tai radiopuhelinhälyttimet, jotka pitävät vahtia automaattisesti taajuuksilla 500 kHz ja 2182 kHz. Hälytysmerkin jälkeen on lähetettävä hätäkutsu, jota seuraa hätäsanoma. VHF-kanavalla 16 lähetetään ainoastaan hätäkutsu ja hätäsanoma.

Taulukko 7.1 Onnettomuusyönä hätätaajuuksia päivystäneet radioasemat.

Rannikkoradioasema	500 kHz	2182 kHz	VHF 16	DSC 2187,5 kHz	DSC VHF 70
Helsinki Radio, Suomi (operoi myös Mariehamn Radion taajuuksia)	X	X	X	X	
MRCC Turku, Suomi		X	X	X	
MRSC Turku, Suomi		X	X	X	
MRCC Helsinki, Suomi		X	X	X	
MRCC Vaasa, Suomi		X	X	X	
Tallinn Radio, Viro	X	X	X		
Stockholm Radio, Ruotsi	X	X	X	X	
Tingstade Radio, Ruotsi	X	X	X		
Karlskrona Radio, Ruotsi	X	X	X		
Riga Radio, Latvia	X	X	X		
Ventspils Radio, Latvia	X	X	X		
Klaipeda Radio, Liettua	X	X	X		
Kaliningrad Radio, Venäjä	X	X	X		
Gdynia Radio, Puola	X	X	X		
Witowo Radio, Puola	X	X	X	X	
Szczecin Radio, Puola	X	X	X		
Rügen Radio, Saksa	X	X	X	X	
Lyngby Radio, Tanska	X	X	X		X
Leningrad Radio, Venäjä (Sankt Petersburg Radio)	X	X	X		
Viborg Radio, Venäjä	X		X		

Taulukko 7.2 Hätäkutsun vastaanottaneet radioasemat ja kellonajat.

Radioasema	Ensimmäinen hätäkutsu	Toinen hätäkutsu	Lähde
SILJA EUROPA ANETTE	01.20 01.20	kyllä kyllä, aika ei tiedossa	laivapäiväkirja laivapäiväkirja, kansipäällystään kuuluva
ANTARES	01.20	kyllä, aika ei tiedossa	laivapäiväkirjan ote
SILJA SYMPHONY	01.22	01.23	laivapäiväkirja, tahystaja
MRSC Turku	01.23	01.24	operaattori, nauhoitus
Turku Radio	01.23	01.25	operaattori, nauhoitus
MRCC Turku	–	01.24	operaattori, nauhoitus
Uton linnake	–	01.24	radiovirkailija, radiopäiväkirja
Kökarin merivartioasema	–	01.24	operaattori, nauhoitus
FINNJET	–	01.24	laivapäiväkirja
MRSC Mariehamn	–	01.25	radiopäiväkirja
FINNMERCHANT	–	01.30	Il perämies
MARIELLA	kyllä, aika ei tiedossa	kyllä, aika ei tiedossa	laivapäiväkirja, pöytäkirja
GARDEN	–	kyllä, aika ei tiedossa	päällikkö

GMDSS-järjestelmässä hätäliikenne käynnistetään taajuudella 2187,5 kHz ja VHF-kanavalla 70 lähettämällä hätähälytys digitaalisella selektiivikutsulla. Kun DSC-hätähälytykseen on saatu DSC-kuitaus, ensi sijassa rannikoradioasemalta, hätäliikenne siirtyy radiopuhelinliikenteen hätätaajuudelle, sille taajuusalueelle, jolla kuitaus saatiin.

ESTONIA oli varustettu vanhan järjestelmän (pre-GMDSS) mukaisella radiosähkötyasemalla ja radiopuhelinasemalla. Radioasema ja sen käyttäjien pätevyys täyttivät SOLAS-sopimuksen vaatimukset. Radioaseman laitteisto on esitelty yksityiskohtaisemmin jaksossa 3.2.9. Miehistön muodollista pätevyyttä on käsitelty jaksossa 4.2.2. Lisäksi useilla miehistön jäsenillä oli yhteensä noin 30–35 meri-VHF-käsi puhelinta. (Niissä oli myös kanava 16). Ne eivät käyneet ilmi aluksen radioluvasta.

ESTONIAN radiosähkötäjällä oli määrätty päivystysaika klo 19.00–01.00, jolloin hän päivysti ainakin radiosähkötyksen hätätaajuutta, 500 kHz. Muina aikoina tätä taajuutta päivystettiin automaattisella radiosähkötyshälyttimellä. Radiopuhelinliikenteen hätätaajuutta 2182 kHz ja VHF-kanavaa 16 päivystettiin komentosillalla.

7.3.2

Hätä- ja turvallisuuspäivystys

Alukset

Jokaisen aluksen on merellä ollessaan pidettävä jatkuvasti hätä- ja turvallisuuspäivystystä. Alukset, joilla on radiosähkötyasema, päivystävät taajuuksia 500 kHz ja 2182 kHz sekä VHF-kanavaa 16. Taajuutta 500 kHz päivystää aluksen radiosähkötäjä tai automaattinen radiosähkötyshälytin ja taajuutta 2182 kHz päivystetään komentosillalla joko kaiuttimella, suodatetulla kaiuttimella tai vaimennetulla kaiuttimella. Viimeksi mainittu menetelmä on yleisin. VHF-kanavaa 16 päivystetään komentosillalla. Alukset, joissa on radiopuhelinasema, päivystävät taajuutta 2182 kHz ja VHF-kanavaa 16, kuten edellä on kuvailtu. Alukset

Nauhoitettu MRSC Turussa:

Suhteellinen aika min.	Reaaliaika t:min:s	Lähettäjä	Vastaanottaja	Sanoma
-2.05	01:21.55	Estonia		Mayday Mayday Estonia please (epäselvä)
-1.46	01:22.14	Mariella	Estonia	Estonia, Mariella
-1.26	01:22.34	Mariella	Estonia	Estonia, Mariella over
Nauhoitettu SILJA SYMPHONYlla:				
-0.49	01:23.11	Estonia		Europa, Estonia, Silja Europa, Estonia
-0.41	01:23.19	Silja Europa	Estonia	Estonia, this is Silja Europa replying on channel 16.
-0.34	01:23.26	Estonia		Silja Europa
-0.27	01:23.33	Silja Europa	Estonia	Estonia, this is Silja Europa on channel 16.
-0.06	01:23.54	Estonia		Silja Europa, Viking, Estonia
-0.02	01:23.58	Mariella	Estonia	Estonia, Estonia
0.00	01:24.00	Estonia		Mayday Mayday
0.05	01:24.05	Estonia		Silja Europa, Estonia
0.07	01:24.07	Silja Europa	Estonia	Estonia, Silja Europa. Are you calling Mayday?
0.28	01:24.28	Silja Europa	Estonia	Estonia, what 's going on? Can you reply?
0.31	01:24.31	Estonia		This is Estonia. Kuka se on siellä? Silja Europa, Estonia
0.40	01:24.40	Silja Europa	Estonia	Yes, Estonia, this is Silja Europa.
0.42	01:24.42	Estonia	Silja Europa	Hyvää huomenta. Puhutko sä suomea?
0.45	01:24.45	Silja Europa	Estonia	Joo, puhun suomea.
0.46	01:24.46	Estonia	Silja Europa	Joo meillä on nyt tässä ongelma, on paha kallistuma oikealle puolelle, uskon että oli pari – kolmekymmentä astetta. Voisitko sä tulla apuun ja pyytää myös Viking Line apuun?
0.58	01:24.58	Silja Europa	Estonia	Joo, Viking Line on tässä perässä ja meni varmaan tieto. Voitko antaa sun position?
1.04	01:25.04	Estonia	Silja Europa	(Epäselvää)meillä on black out, emme saa nyt, mä en osaa sanoa sitä.
1.12	01:25.12	Silja Europa	Estonia	Okey, selvä, ryhdytään toimiin.
1.24	01:25.24	Mariella		Silja Europa, Mariella
1.26	01:25.26	Silja Europa	Mariella	Jo, Europa här Mariella.....Mariella här var Europa 16.
1.33	01:25.33	Mariella	Silja Europa	Fick du klart för dig, var deras position var, är det dom som är här till babord om oss?
1.39	01:25.39	Silja Europa	Mariella	Nej, jag fick ingen position av dom, men dom måste nog vara här i närheten, de har tjugo trettio graders styrbords slagsida och black out.

Suhteellinen aika min.	Reaaliaika t:min:s	Lähettäjä	Vastaanottaja	Sanoma
1.50	01:25.50	Mariella	Silja Europa	Jag tror att de är på våran babords sida här ungefär en 45 grader.
1.56	01:25.56	Silja Europa	Mariella	Okay, jo, jag purrar skepparn just.
2.41	01:26.41	Estonia		Silja Europa, Estonia
2.44	01:26.44	Silja Europa	Estonia	Estonia, Silja Europa
2.45	01:26.45	Estonia	Silja Europa	Oletteko tulossa apuun?
2.47	01:26.47	Silja Europa	Estonia	Joo, kyllä. Voitteko sanoa ihan, onko teillä mitään paikkaa tarkkaan?
2.50	01:26.50	Estonia	Silja Europa	En osaa sanoa, koska meillä on black out tässä.
2.54	01:26.54	Silja Europa	Estonia	Joo, te näette meidät kyllä, vai?
2.57	01:26.57	Estonia	Silja Europa	Kuulen kyllä, joo.
3.01	01:27.01	Silja Europa	Estonia	Okay, me ruvetaan selvittämään teidän paikkaanne nyt tässä. Pieni hetki.
3.07	01:27.07	Silja Europa	Estonia	Joo selvä, että me tullaan apuun tottakai, mutta meidän täytyy nyt määritellä teidän paikka.
3.15	01:27.15	Mariella		Helsinki Radio, Helsinki Radio.....kallar kanal 16.....Helsinki
4.17	01:28.17	Silja Europa		Mariella, Silja Europa
4.25	01:28.25	Mariella	Silja Europa	Jo, här var Mariella
4.27	01:28.27	Silja Europa	Mariella	Jo, har du fått någon synkontakt till Estonia alls?
4.31	01:28.31	Mariella	Silja Europa	Nej
4.35	01:28.35	Silja Europa	Mariella	Måste börja försöka hitta den nånstans då lite svart att säga då när de inte gav någon position.
4.43	01:28.43	Estonia		Silja Europa, Estonia
4.45	01:28.45	Silja Europa	Estonia	Estonia, Silja Europa
4.47	01:28.47	Estonia	Silja Europa	Mä sanon sulle paikan nyt.
4.50	01:28.50	Silja Europa	Estonia	Joo, anna tulla.
4.52	01:28.52	Estonia	Silja Europa	58 latitudia, pieni hetki..... 22 astetta
5.01	01:29.01	Silja Europa	Estonia	Okay, 22 astetta, selvä, lähdetään sinne.
5.05	01:29.05	Estonia	Silja Europa	Eliikkä siis 59 latitudia ja 22 minuuttia.
5.16	01:29.16	Silja Europa	Estonia	59,22 minuuttia ja longitudi.
5.19	01:29.19	Estonia	Silja Europa	21,40 itäistä.
5.23	01:29.23	Silja Europa	Estonia	21,40 itäistä, okay.
5.27	01:29.27	Estonia	Silja Europa	Todella pahalta, todella pahalta näyttää nyt tässä kyllä.
5.36	01:29.36	Silja Europa	Estonia	Joo, ja pahalta näyttää. Me ollaan tulossa, ja se oli 21,40.
5.39	01:29.39	Estonia	Silja Europasanoit (epäselvää).
5.42	01:29.42	Silja Europa	Estonia	48, okay.

set, joissa on GMDSS-järjestelmä, päivystävät komentosillalla digitaalielekttiivikutsutaajuuksia, VHF-kanavaa 70 ja, mikäli alus on varustettu jollekin muulle merialueelle kuin A1, myös taajuutta 2187,5 kHz. Lisäksi 1.2.1999 päättyvän siirtymäkauden aikana GMDSS-alusten on päivystettävä myös taajuutta 2182 kHz ja VHF-kanavaa 16.

Rannikkoradioasemat

Useat meripelastuskeskukset ja muut rannikkoradioasemat päivystävät jatkuvasti taajuutta 2182 kHz ja VHF-kanavaa 16. Eräät meripelastuskeskukset ja monet muut rannikkoradioasemat päivystävät myös taajuutta 500 kHz. Vuoden 1993 alussa Suomen merenkulkuhallitus perusti merialueen A2, johon kuuluu Suomenlahti, Pohjois-Itämeri ja Pohjanlahti. Suomen meripelastuskeskukset ja Helsinki Radio päivystävät jatkuvasti DSC-taajuutta 2187,5 kHz.

Yöllä Itämeren alueen radioliikenne on hätätaajuuksilla 500 kHz, 2182 kHz ja 2187,5 kHz yleensä kuultavissa kaikkialla Itämerellä, ellei taajuuksilla ole pahoja häiriöitä. VHF-radiopuhelimella saavutettavat yhteysetäisyydet riippuvat antennien rakenteesta ja korkeudesta. Etäisyydet ovat yleensä alle 100 km.

Rannikkoradioradioasemien luettelon (List of Coast Stations) mukaan ainakin taulukossa 7.1 mainitut asemat päivystivät hätätaajuuksia Itämeren alueella onnettomuusyönä.

VHF-kanavalla 16 Helsinki Radio ja Turun meripelastuskeskus käyttivät samoja tukiasemia Utössä, Järsössä ja Hangossa. Turun meripelastuslohkokeskus käytti myös Utön tukiasemaa.

Kanavaa 16 päivystivät myös lähellä onnettomuuspaikkaa olevat Maarianhaminan ja Hangon meripelastuslohkokeskukset, Kökarin, Storklubbin ja Hiittisten merivartioasemat sekä Nauvon ja Hangon luotsiasemat.

7.3.3

Nauhoitettu hätäliikenne

ESTONIAN hätäliikennettä VHF-kanavalla 16 koskevat tiedot perustuvat nau-

hoituksiin ja liikennettä koskeviin radio-päiväkirjamerkintöihin. Hätäliikenteen käynnisti toinen perämies A. Kaksi minuuttia myöhemmin kolmas perämies ryhtyi hoitamaan radioliikennettä. Hätäliikenteen käynnistyminen on kuultavissa ainoastaan Turun meripelastuslohkokeskuksen nauhoituksesta. Muun hätäliikenteen nauhoitti muiden ohella SILJA SYMPHONY. Tämä nauhoitus on laadultaan paras.

Turun meripelastuskeskuksella on käytössä järjestelmä, jonka pitäisi jatkuvasti nauhoittaa kaikki radioliikenne VHF-kanavalla 16. Laitteisto ei kuitenkaan toiminut kunnolla. Siksi nauhoituksen alkuosa sisältää lähinnä vain aseman oman liikenteen.

Hätäliikenne hoidettiin pääasiassa suomen tai ruotsin kielellä. Englannin kieltä käytettiin hyvin vähän.

Hätäliikenne alkoi kutsulla, joka kuului: "Mayday, Mayday, Estonia, please". Pian sen jälkeen lähetettiin toinen kutsu: "Europa, Estonia, Silja Europa, Estonia".

Hätäkutsun kuuli 14 alusta tai rannikkoradioasemaa (taulukko 7.2). Taulukosta käy ilmi, että näiden kahden hätäkutsun kirjatuiissa ajankohdissa on huomattavia eroja. Ainakin viisi radioasemaa, muun muassa MRCC Turku, kirjasi toisen hätäkutsun ajankohdaksi 01.24. Kun lasketaan nauhoituksista tästä taaksepäin, voidaan päätellä, että ensimmäinen hätäkutsu lähetettiin juuri ennen klo 01.22. Tämä ajankohta on kuitenkin epävarma. Virhemarginaali on plus/miinus kaksi minuuttia. Tästä ajoituksen epätarkkuudesta huolimatta taulukossa 7.3 ajat on esitetty sekunnin tarkkuudella, jotta eri viestien väliset aikavälit kävisivät ilmi. Ajoituksen suhteellinen tarkkuus on hyvä siihen asti, kun nauha käännettiin.

Hätäliikenteen teksti on kokonaisuudessaan taulukossa 7.3. ESTONIAN lähettämät viestit on kirjoitettu lihavoituina. Taulukossa 7.3 esitetyn hätäliikenteen jälkeen ESTONIA ei enää tullut ääneen.

Taulukossa 7.4 on ajankohdat, jolloin muut radioasemat ensimmäisen ker-

Taulukko 7.4 Muiden radioasemien reagointiaikoja kanavalla 16.

Suhteellinen aika, min.s.	Kellonaika, t:min.s.	Radioasema
06.49	01:30.49	ANETTE
12.25	01:36.25	FINNJET
16.07	01:40.07	FINNMERCHANT
17.21	01:41.21	Helsinki Radio
19.22	01:43.22	SILJA SYMPHONY
19.30	01:43.30	ISABELLA
20.44	01:44.44	MRCC Turku
32.10	01:56.10	ANTARES
36.37	02:00.37	MASTERA

ran reagoivat ESTONIAN hätäliikenteeseen VHF-kanavalla 16.

7.3.4

Hätäpaikannusmajakat (EPIRB)

ESTONIAN hätäpaikannusmajakoilta ei vastaanotettu lainkaan signaaleja. Asia on käsitelty yksityiskohtaisemmin jaksossa 8.11.

7.4

Pelastustoimenpiteiden käynnistyminen

7.4.1 Yleistä

Vastatessaan klo 01.23 ESTONIAN ensimmäiseen hätäkutsuun SILJA EUROPAsta tuli hätäradioliikenteen johtoasema. Alueella olleet muut alukset sekä rannikon rannikkoradioasemat, jotka olivat vastaanottaneet hätäkutsut ymmärsivät ja hyväksyivät syntyneen tilanteen. Kun aluksilla ymmärrettiin hätäsanomien koko merkitys, ne alkoivat ottaa yhteyksiä SILJA EUROPAan tarkistaakseen saamia tietoja, ilmoittaakseen sijaintinsa sekä kertoakseen suoritetuista toimenpiteistä.

Helsinki Radio ei kuullut ESTONIAN hätäkutsua eikä sitä seurannutta radioliikennettä. MARIELLA ilmoitti hätätilan-

teesta Helsinki Radiolle NMT-puhelimella klo 01.42 epäonnistuttuaan yhteyden saamisessa kanavalla 16 ja taajuudella 2182 kHz. SILJA EUROPA:n pyynnöstä myös MRCC Helsinki hälytti Helsinki Radion.

ESTONIAN kanavalla 16 lähettämää hätäliikennettä ei pitkän etäisyyden takia kyetty vastaanottamaan Ruotsin eikä Viron rannikkoradioasemilla.

Helsinki Radio lähetti kello 01.50 onnettomuudesta Pan-Pan-viestin (pikasanoma) hätäsanoman toiston (Mayday Relay) sijasta, mitä MRCC Turku oli useita kertoja pyytänyt puhelimitse, VHF-radiolla sekä MRCC Helsingin kautta. Pan-Pan pikasanoma lähetettiin kaikille asemille taajuudella 2182 kHz sekä VHF-kanavalla 16. Näitäkään radiolähetyksiä ei kuultu Ruotsin eikä Viron rannikkoradioasemilla.

7.4.2

Toiminta

Suomen meripelastuspalvelun organisaation ja tehtäväjaon mukaisesti Saaristomerien Merivartioston komentajalla tai hänen määräämällensä merivartioupseerilla oli kokonaisvastuu ESTONIAN onnettomuuden pelastustoimenpiteistä. Meripelastuskeskuksena toimi merivartioston esikunnan johtokeskus, jossa yöllä työskentelevä päivystäjä oli valmiina käynnistämään ja hoitamaan kaikki kysymykseen tulevien merivartiointitoimenpiteiden johtamisen. Hänellä oli tukenaan kaksi kotonaan tunnin valmiudessa olevaa päivystäjää (tehtäväpäivystäjä ja valmiuspäivystäjä).

Kaksi minuuttia toisen hätäkutsun vastaanottamisen jälkeen, klo 01.26, MRCC Turku alkoi hälyttää suuronnettomuuden pelastussuunnitelman hälytystaulukon (kuva 17.2) mukaisia yksiköitä ja henkilöitä. Meripelastustoimenpiteiden ja hälyttämisen merkittävät tapahtumat on koottu taulukkoon 7.5. Taulukossa näkyvät vain Suomen ja Ruotsin valmiushelikopterit sekä viisi ensimmäisinä onnettomuuspaikalle saapunut alusta. Kello 05.00 jälkeisistä tapahtumista on kerrottu erittäin lyhyesti.

Taulukko 7.5 Merkittävät tapahtumat

Aika	Tapahtuma
0126	MRCC Turku soittaa MRSC Turkuun ESTONIAN hätäkutsun tarkistamiseksi ja ulkovartiolaiva TURSAKSEN hälyttämiseksi.
0127	MARIELLA kutsuu Helsinki Radiota kanavalla 16 ja taajuudella 2182 kHz. Ei vastausta.
0129	ESTONIA ilmoittaa SILJA EUROPALLE sijaintinsa. Viimeinen radioyhteys ESTONIAan.
0130	MRSC Mariehamn hälyttää Ahvenanmaan merivartiolaueen päällikön.
0130	MRSC Turku hälyttää TURSAKSEN ja käskee sen liikkeelle. TURSAS lähtee kello 01.37.
0131	MRSC Mariehamn tarkistaa, että MRCC Turku on vastaanottanut hätäkutsun.
0132	MARIELLA kääntyy kohti onnettomuuspaikkaa.
0132	Kökarin merivartiolaueen tarkistaa, että MRSC Mariehamn on vastaanottanut hätäkutsun.
0133	MRCC Turussa päivystäjä hälyttää tehtäväpäivystäjän.
0133	FINNJET kääntyy kohti onnettomuuspaikkaa.
0134	MRSC Turku hälyttää merivartiolaueen päällikön.
0134	SILJA EUROPA kutsuu Helsinki Radiota kanavalla 16. Ei vastausta.
0135	MRCC Turku antaa hälytyksen Turun vartiolaueen päivystävän meripelastushelikopterin OH-HVG (Super Puma) miehistön jäsenten hakulaitteisiin. Päivystäjältä kuluu viisi minuuttia vastata hälytetyt miehistön puhelinsoittoihin.
0140	Tehtäväpäivystäjä saapuu meripelastuskeskukseen.
0140	SILJA EUROPA kääntyy kohti onnettomuuspaikkaa.
0142	SILJA EUROPA ilmoittaa matkapuhelimella MRCC Helsingille ESTONIAN hätäkutsusta yritettyään tuloksettomasti saada yhteyden Helsinki Radioon kanavalla 16 ja taajuudella 2182 kHz.
0142	MARIELLA ilmoittaa matkapuhelimella Helsinki Radiolle ESTONIAN tilanteen kanavalla 16 ja taajuudella 2182 kHz tehtyjen tuloksettomien kutsujen jälkeen.
0144	Helsinki Radio kutsuu SILJA EUROPAa kanavalla 16.
0145	MRCC Helsinki ilmoittaa Helsinki Radiolle tilanteen ja Helsinki Radiossa ryhdytään laatimaan pikasanomaa (Pan- Pan). MRCC Helsinki hyväksyy.
0145	MRCC Helsinki tarkistaa, että MRCC Turku tietää hätätilanteesta. MRCC Turku pyytää lähettämään Mayday Relayn (hätäsana toisen puolesta). Tämän perusteella MRCC Helsinki soittaa Helsinki Radioon pyytäen Mayday Relayn lähettämistä.
0145	MRCC Turku vaatii kanavalla 16 Helsinki Radiota lähettämään Mayday Relayn.
0145	Ahvenanmaan merivartiolaueen päällikkö saapuu MRSC Mariehamniin.
0146	MRCC Turku hälyttää paikalle Saaristomeren merivartiolaueen valmiuspäivystäjän.
0150	SILJA SYMPHONY kääntyy kohti onnettomuuspaikkaa.
0150	Helsinki Radio aloittaa pikasanoman lähetyksen kanavalla 16 ja taajuudella 2182 kHz viitaten tekstissä ESTONIAN hätäkutsuun.
0152	MRSC Mariehamn soittaa MRCC Stockholmiiin tarkistaakseen, että Tukholmassa tiedetään onnettomuudesta (tapahtui MRCC Stockholmiiin mukaan klo 01.55).

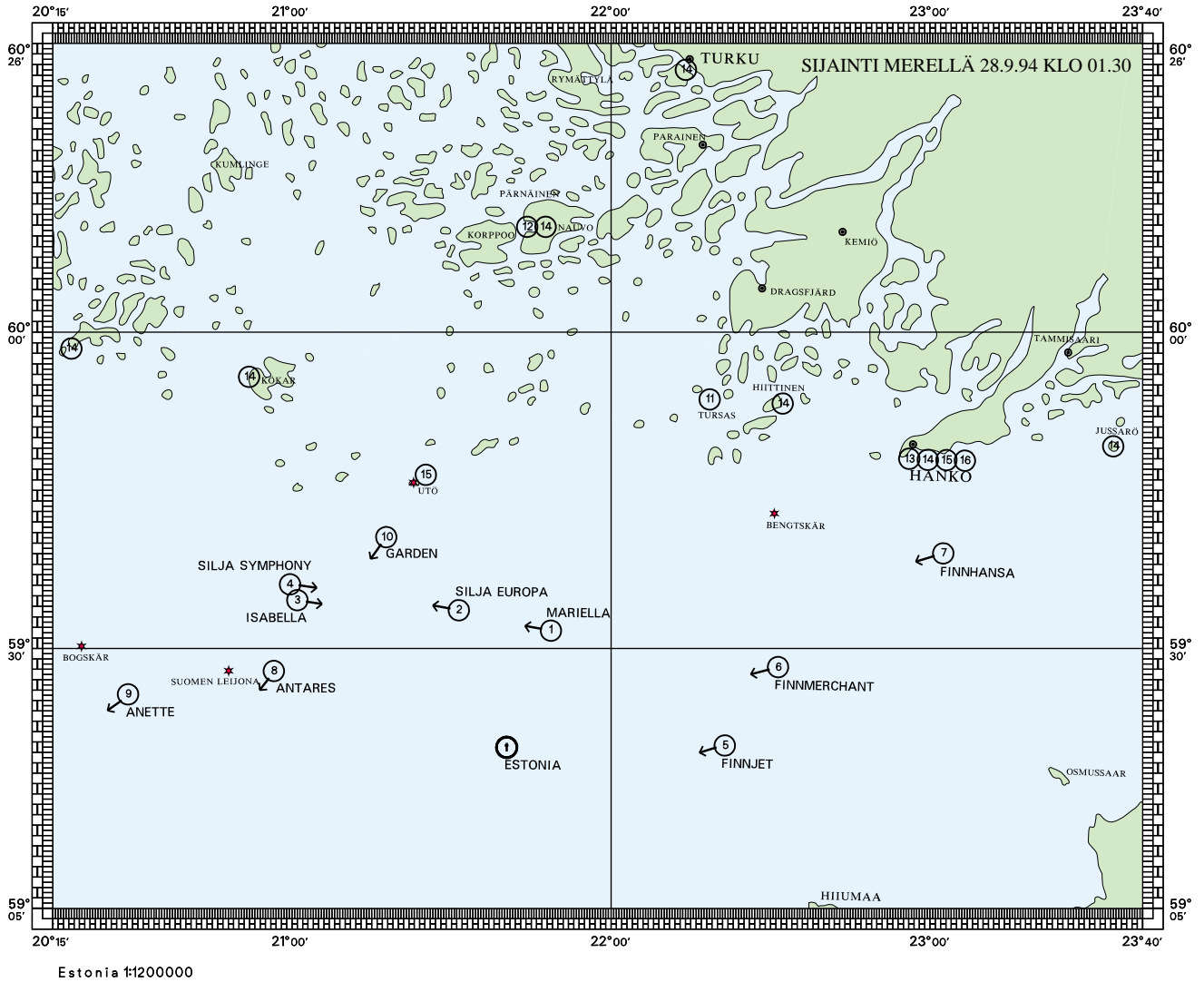
Aika	Tapahtuma
0155	ISABELLA kääntyy kohti onnettomuuspaikkaa.
0157	MRCC Stockholm soittaa MRCC Helsinkiin tarjoten apua. MRCC Helsinki ilmoittaa, että MRCC Turku johtaa pelastustoimintaa. MRCC Tukholma soittaa MRCC Turkuun ja saa tapahtumasta viimeisimmät tiedot sekä tarjoaa helikopteritukea (tapahtui MRCC Turun mukaan klo 01.58).
0158	MRCC Stockholm hälyttää Arlandan lentopelastuskeskuksen (ARCC Arlanda) ja pyytää hälyttämään kaikki käytettävissä olevat pelastushelikopterit.
0200	MRCC Turku hälyttää paikalle Saaristomeren merivartiolaueen apulaismomentajan ja komentajan, jotka ovat Saaristomeren alueen korkeimmat meripelastusjohtajat. Komentaja on lomalla kotonaan Espoossa.
0203	Merivartiolaueen valmiuspäivystäjä saapuu MRCC Turkuun
0205	MRCC Turku ilmoittaa kanavalla 16, että SILJA EUROPA:n päällikkö on suostunut ja on määrätty onnettomuuspaikan johtajaksi (OSC).
0206	MRCC Helsinki ilmoittaa MRSC Hangolle onnettomuudesta.
0207	Ruotsalainen valmiushelikopteri Q 97 (Super Puma) saa hälytyksen Visbyssä.
0207	MRSC Mariehamn ilmoittaa onnettomuudesta Maarianhaminan aluehälytyskeskukselle.
0209	Ruotsalainen valmiushelikopteri Y 65 (Boeing Kawasaki) saa hälytyksen Bergassa.
0210	Merenkuluntarkastaja hälytetään Turussa.
0212	MARIELLA saapuu ensimmäisenä aluksena onnettomuuspaikalle.
0215	Ruotsalainen valmiushelikopteri Q 99 (Super Puma) saa hälytyksen ollessaan toisessa pelastustehtävässä Öölannin eteläkärjen lähellä.
0215	MRCC Turku ilmoittaa onnettomuudesta Turun aluehälytyskeskukselle. Palopäällikkö lähtee MRCC Turkuun johtoryhmän jäseneksi.
0218	MRCC Turku käskee MRCC Helsinkiä hälyttämään Helsingissä olevan OH-HVD-valmiushelikopterin (Agusta Bell 412).
0220	Merivartiolaueen apulaismomentaja saapuu MRCC Turkuun.
0221	MRCC Helsinki hälyttää Helsingin lentoryhmän valmiushelikopterin OH-HVD (Agusta Bell 412).
0222	MRCC Turku määrää alukset valmistelemaan helikopterilaskupaikkansa käyttökuntoon.
0224	MRSC Mariehamn hälyttää lennonjohtajan Maarianhaminan lentokentälle.
0230	MRCC Turku katsoo tilanteen suuronnettomuudeksi ja käynnistää tästä johtuvat hälytykset, hälyttäen mm. meripelastusalueen johtoryhmän jäsenet.
0230	MRSC Mariehamn ilmoittaa MRCC Stockholmille, että ESTONIA on todennäköisesti uponnut, vaikka tietoa ei ole saatu varmistetuksi.
0230	OH-HVG lähtee Turusta.
0230	MRCC Turku hälyttää läänin pelastustarkastajan johtoryhmään.
0230	Turun palopäällikkö ja merenkuluntarkastaja saapuvat MRCC Turkuun.
0230	Helikopteri Y 65:n päällikkö hälyttää Bergan lentotoiminnanjohtajan, joka käskee helikopteri Y 74 valmiuteen.
0230	SILJA EUROPA saapuu toisena aluksena onnettomuuspaikalle.
0238	Maarianhaminan lennonjohtaja ilmoittaa onnettomuudesta Tampereen lentopelastuskeskukselle (ARCC Tampere).

Taulukko 7.5 (jatkoa)

Aika	Tapahtuma
0240	SILJA SYMPHONY saapuu onnettomuuspaikalle.
0245	Ruotsalainen valmiushelikopteri Y 68 (Boeing Kawasaki) saa hälytyksen Sävestä.
0250	Q 97 lähtee Visbystä.
0252	MRCC Turku pyytää ARCC Tamperetta hälyttämään ilmavoimien helikopterit.
0252	ISABELLA saapuu onnettomuuspaikalle.
0255	MRCC Helsinki kysyy MRCC Tallinnilta paljonko ESTONIALla on miehistöä ja matkustajia. (MRCC Tallinnin mukaan klo 03.00).
0258	ARCC Tampere hälyttää Suomen ilmavoimien helikopterit.
0300	MRCC Tallinn käynnistää hälyttämisenä.
0302	MRCC Tallinn vastaa MRCC Turulle, ESTONIALla on 679 matkustajaa ja 188 miehistön jäsentä.
0305	OH-HVG saapuu ensimmäisenä helikopterina onnettomuuspaikalle.
0305	Läänin pelastustarkastaja saapuu MRCC Turkuun.
0315	MRCC Turku hälyttää läänin poliisitarkastajan ja vartiointueen päällikön osallistumaan meripelustusalueen johtoryhmän työskentelyyn.
0315	Kuljetuslentolaivueen helikopterilentue saa hälytyksen Utissa.
0315	MRCC Helsinki tilanteesta Viron rajavartiolaituksen johtokeskukseen.
0320	Lääninlääkäri saa hälytyksen johtoryhmään.
0320	MRCC Helsinki ilmoittaa OH-HVD:lle, että ESTONIA on uponnut ja käskää lähtemään liikkeelle.
0320	Y 65 lähtee Bergasta.
0320	FINNJET saapuu onnettomuuspaikalle
0325	Meripelustusalueen komentajan sijainen käskää helikoptereita pelastamaan ihmisiä merestä ja siirtämään lähimmille autolautoille.
0328	Läänin pelastustarkastaja ilmoittaa onnettomuudesta sisäasiainministeriön pelastusosaston päivystäjälle.
0328	Läänin poliisitarkastaja saapuu MRCC Turkuun.
0330	OH-HVD lähtee Helsingistä.
0330	MRCC Helsinki ilmoittaa onnettomuudesta Rajavartiolaituksen esikunnan valmiuspäivystäjälle.
0330	MRCC Mariehamn hälyttää Maarianhaminan poliisin.
0330	Estonian Shipping Companyn (ESCO) päivystäjä yrittää saada yhteyttä RAKVERE- ja HEINLAND-nimisiin aluksiin lähettääkseen ne onnettomuuspaikalle.
0335	Lääninlääkäri saapuu MRCC Turkuun.
0345	Vartiointueen päällikkö saapuu MRCC Turkuun.
0345	Läänin maaherralle ilmoitetaan onnettomuudesta.
0345	MRCC Stockholm käskää Ruotsin rannikkovartioston lähettämään tarvittaessa alueelle lentokoneen lennonvalvontatehtävään. Turussa ollut lentokone SE-KVG Turusta määrätään osallistumaan etsintä- ja pelastustoimintaan.
0345	Y 68 lähtee Sävestä, polttoainetäydennysväliilasku Bergassa.
0350	Q 97 saapuu onnettomuuspaikalle ensimmäisenä ruotsalaisena helikopterina.
0355	Q 99 lähtee Visbystä täydennettyään polttoainetta toisen pelastustehtävän jälkeen.

Aika	Tapahtuma
0358	MRCC Stockholm hälyttää SOS-hälytyskeskuksen Tukholmassa ja pyytää hälyttämään sairaalat.
0358	MRCC Tallinn hälyttää rannikkovartioston vartioalus EVA-207:n, mutta sää estää sen lähdön.
0359	MRCC Turku lähettää MRCC Stockholmille tilanneilmoituksen no. 1 (SITREP). "Lisäapua ei tarvita, jos tarvitaan siitä ilmoitetaan."
0400	ESCO ilmoittaa, että RAKVERE ja HEINLAND ovat menossa onnettomuuspaikalle.
0400	Rovaniemellä oleva Vartiointolaivueen komentaja saa tiedon onnettomuudesta. Hän hälyttää Rovaniemen lentoryhmän johtajan.
0400	Suomalainen meripelastuksen valmiushelikopteri OH-HVH (Agusta Bell 412) Rovaniemellä saa hälytyksen.
0400	Y 65 saapuu onnettomuuspaikalle.
0405	MRCC Helsinki tiedottaa MRCC Tallinnille tilanteesta.
0415	Merivartioston komentaja saapuu MRCC Turkuun. Meripelastuskeskus on nyt suuronnettomuuden pelastussuunnitelman mukaisesti miehitetty.
0415	Tanskan meripelastuspalvelu tarjoaa helikopteriapua ARCC Arlandalle.
0422	Tukholman lääninhallituksen päivystävä virkamies ilmoittaa, että Tukholman alueella on hälytetty kolme sairaalaa.
0425	Rajavartiolaituksen esikunnan valmiuspäivystäjä hälyttää Suuronnettomuustutkinnan suunnittelukunnan puheenjohtajan.
0425	MRCC Helsinki lähettää SITREP-tilanneilmoituksen no.1 MRCC Tallinnille ja Viron rajavartiolaituksen johtokeskukseen. Lisäapua ei tarvita.
0440	Q 99 saapuu onnettomuuspaikalle.
0445	Valmiushelikopteri OH-HVG lähtee Turkuun noutamaan toisen pintapelastajan sekä lentotoiminnan johtajan SILJA SYMPHONYlle.
0450	Onnettomuuspaikalla on kahdeksan alusta ja neljä helikopteria.
0500	Ulkovartiolaiva TURSAS saapuu onnettomuuspaikalle.
0510	OH-HVH lähtee Rovaniemeltä.
0532	OH-HVD saapuu onnettomuuspaikalle.
0645	Y 68 saapuu onnettomuuspaikalle.
0650	Lentotoiminnanjohtaja (OSC-Air) lasketaan SILJA EUROPALLE onnettomuuspaikan johtajan (OSC) avuksi.
0755	FINNJET vapautetaan.
0900	Viimeiset eloonjääneet löytyvät noin kello 0900.
0945	Pintaetsinnän johtaja (CSS) apulaisineen ja lennonjohtaja saapuvat SILJA EUROPALLE.
1000	Eloonjääneitä ei enää löydy. Helikopterit saavat ohjeen nostaa merestä myös ruumiita.
1015	OH-HVH saapuu onnettomuuspaikalle.
1200	Onnettomuuspaikalla on 19 alusta ja 19 helikopteria.
1300	Uusi lentotoiminnanjohtaja ja lennonjohtaja SILJA EUROPALLE.
1320	Kolme alusta ja muutama ruotsalainen helikopteri vapautetaan.
1832	Onnettomuuspaikan johtaja ilmoittaa etsijöiden määrän asteittaisesta vähentämisestä. Kaikki kauppa-alukset vapautetaan.

Kuva 7.1 Alusten sijainti onnettomuushetkellä.



Alus	Laji	Varustamo	Reitti	Matkustajien enimmäis- määrä	Brutto- vetoisuus
1. Mariella	Matkustaja-autolautta	Viking Line	Helsinki–Tukholma	2 700	48 529
2. Silja Europa	Matkustaja-autolautta	Silja Line	Helsinki–Tukholma	3 000	59 912
3. Isabella	Matkustaja-autolautta	Viking Line	Tukholma–Helsinki	2 200	34 937
4. Silja Symphony	Matkustaja-autolautta	Silja Line	Tukholma–Helsinki	2 700	58 376
5. Finnjet	Matkustaja-autolautta	Silja Line	Helsinki–Travemünde	1 686	32 940
6. Finnmerchant	Ro-ro-rahtialus	Finn carriers	Kotka–Lyypekki		21 195
7. Finn hansa	Ro-ro-rahtialus	Finn carriers	Helsinki–Lyypekki		32 531
8. Antares	Ro-ro-rahtialus	Finn carriers	Turku–Lyypekki		19 963
9. Anette	Rahtialus	Bror Husell Chartering	Taalintehdas–Norrköping		569
10. Garden	Ro-ro-rahtialus	Engship	Turku–Harwich		10 762
11. Tursas	Rajavartiolaikoksen ulkovartiolaiva	Rajavartiolaitos			

Alus	Laji	Varustamo	Reitti	Matkustajien enimmäismäärä	Bruttovetoisuus
12. Halli	Öljyntorjunta-alus	Suomen ympäristökeskus/Merivoimat			
Hylje	Öljyntorjunta-alus	Suomen ympäristökeskus/Merivoimat			
Svärtan	Öljyntorjunta-alus	Ahvenanmaan maakuntahallitus			
KBV	Öljyntorjunta-alus	Ruotsin rannikkovartiosto			
	Pelastusaluksia				
	Merivoimien ja Rajavartiolaitoksen partioveneitä	Merivoimat ja Rajavartiolaitos			
	Luotsikutteri	Merenkululaitos			
13. Russarö	Pelastusristeilijä	Suomen Meripelastusseura			
14.	Erilaisia merivartioaluksia	Rajavartiolaitos			
	Erilaisia luotsialuksia	Merenkululaitos			

7.5 Pelastustoiminta

7.5.1 Meriliikenne alueella

Suomenlahden suu on pohjoisen Itämeren vilkkainta meriliikennealuetta. Täältä liikenne suuntautuu eteläiselle Itämerelle tai länteen Ruotsiin. Saaristomeren lastialusliikenne käyttää pääosin Utön meriväylää. Pohjois-Itämeren länsiosassa liikenne kulkee Bogskärin majakkasaaren ja Svenska Björnin kasuunimajakkan välistä Pohjanlahdelle. Etelä-Itämereltä Suomenlahdelle tulevat alukset käytävät eteläistä ja Hiidenmaan pohjoispuolitse Glotovin poijun kiertävää reittiä. Vastakkaiseen suuntaan menevät alukset kulkevat pohjoisempaa liikennejakojärjestelmän määrittämää reittiä.

Suomen ja Ruotsin välillä liikennöivät matkustaja-autolautat valitsevat Hangon-Hiidenmaan tasalla Pohjois-Itämeren ylitysreitinsä vallitsevien sääolosuhteiden perusteella. Ensisijaisesti käytetään eteläistä, Sandhamnin reittiä, kun taas pohjoista, Söderarmin reittiä käytetään silloin, kun eteläinen reitti ei sääolosuhteiden kannalta ole tarkoituksenmukainen.

Matkustaja-autolauttaliikenne Tallinnan-Tukholman välillä kulkee Suomenlahdella Viron pohjoisrannikon tuntumassa. Edellä mainittuja reittivaihtoehtoja

käytetään ylitettäessä Pohjois-Itämeren.

ESTONIAN uppoamisyönä meriliikenne Pohjois-Itämerellä ja Suomenlahden suun alueella oli tavanomaista vähäisempää. Ennustetun kovan tuulen takia kalastus- ja rannikkoalukset olivat jääneet satamiin ja venäläiset jokialukset vetäytyneet suojaisille ankkuripaikoille pitämään säää.

Kaikki aikataulujen mukaiset matkustaja-autolautat olivat merellä. Keskiyön aikaan neljä länteen päin menevää autolauttaa, ESTONIA mukaan lukien, olivat tavanomaisella alueella Suomenlahden suulla. Kaksi autolauttaa oli Bogskärin majakan pohjoispuolella menossa itään. Kaksi lastilauttaa kulki länteen Hangon eteläpuolella, kaksi lastialusta oli ohittamassa Utön majakkaa matkalla etelään ja kaksi lastialusta oli Hiidenmaan ja Bogskärin välisellä alueella.

Saaristomeren Merivartioston ulkovartiolaiva TURSAS oli huonon sään takia ankkurissa Örössä. Kaksitoista viranomaisalusta, niiden joukossa kolme alusta Ruotsista, oli osallistunut öljyntorjuntaharjoitukseen Saaristomerellä lähellä Nauvoa, mutta ne olivat onnettomuuden sattuessa Pärnäisten satamassa. Kaksi puolustusvoimien miinalauttaa oli Öron lähellä ja merivoimien miinalaiva oli Hangossa.

Kaksi Suomenlahden Merivartioston vartioalusta oli merellä Helsingin lounaispuolella.

Kuvasta 7.1 selviävät onnettomuusajankohtana alueella olleet alukset.

7.5.2 Yleisiä näkökohtia, alukset

Alusten päälliköiden päätös kääntyä kohti onnettomuuspaikkaa pelastamaan hädässä olevia vaikutti myös heidän omien alustensa, miehistöjen, matkustajien ja lastien turvallisuuteen. Kaikki onnettomuudesta tiedon saaneet päälliköt joutuivat tekemään saman valinnan. Useimmat päättivät lähteä auttamaan hädässä olevia, muutama alus sai pyynnöstään luvan jatkaa matkaansa ja yksi päällikkö teki itsenäisen ratkaisun olla lähtemättä avuksi, koska hän katsoi aluksensa ja laivaväkönsä turvallisuuden siitä vakavasti vaarantuvan.

Ensimmäisillä paikalle saapuvilla aluksilla jouduttiin itsenäisesti ratkaisemaan, miten ne parhaiten pystyisivät auttamaan ihmisten pelastamisessa. Vaikeat sääolosuhteet tekivät mahdottomaksi tai harkitsemattomaksi laskea mereen omia valmiusveneitä tai pelastusveneitä. Alusten päälliköt keskustelivat päätöksestä keskenään. Kukin alus valmistautui pelastamaan henkiinjääneitä omien mahdollisuuksiensa mukaisesti. Useimmat laskivat köysitikkaita alas mereen pitkin aluksen kylkeä. Matkalla onnettomuuspaikalle aluksilla valmistauduttiin vastaanottamaan henkiinjääneitä.

Mereen laskettiin vajerien varassa pelastuslauttoja, joilla ESTONIAN pelastuslautoilta siirtyneet eloonjääneet nostettiin ylös kannelle. ISABELLA laukaisi pelastusliukumäen, jota pitkin vedettiin ylös 16 henkilöä.

Alkuvaiheessa etsittiin ihmisiä ja pelastuslautoja onnettomuuspaikan läheltä. Aamun sarastaessa pelastajat käsittivät, miten laajasta operaatiosta oli kysymys.

Kello 10.00 – kun eloonjääneitä ei enää löytynyt – alukset aloittivat alueen järjestelmällisen haravoinnin edeten rintamassa laskettuun virtaussuuntaan. Alukset ilmoittivat havaitsemistaan onnettomuuden uhreista ja helikopterit nostivat heidät ylös merestä. Arvioitu alue, jolla suoritettiin myös lentoetsintää, käytiin järjestelmällisesti läpi useita kertoja.

Useimmat alukset jatkoivat etsintää koko päivän ja ne vapautettiin tehtävästä illalla. FINNJET sai luvan jatkaa matkaansa klo 07.55, jotta voimakas keuhkokuume ei olisi aiheuttanut sille lisävaurioita. ISABELLA, MARIELLA ja SILJA SYMPHONY vapautettiin tehtävästä klo 13.20. Pelastuskyky kuitenkin kasvoi yhä uusien alusten saapuessa paikalle.

SILJA EUROPAa lukuunottamatta kaikki kauppa-alukset vapautettiin pelastustehtävästä klo 18.32 pimeän tullessa.

Viimeisenä tehtävistään vapautui SILJA EUROPA. Se poistui alueelta klo 20.30 helikopterin haettua alukselta onnettomuuspaikan johtajan varamiehen sekä lentotoiminnan johtajan ja heidän apulaisensa. Viranomaisalukset jäivät onnettomuuspaikalle jatkamaan vainajien etsintää. Ulkovartiolaiva TURSAS tuli johtolukseksi SILJA EUROPA:n tilalle.

ESTONIAN pelastuslautoilta pelastettiin suoraan muille aluksille kaikkiaan 34 henkilöä; TURSAS pelasti yhden, MARIELLA 15, ISABELLA 17 ja SILJA EUROPA yhden.

7.5.3 Alusten toiminta

MARIELLA

Matkustaja-autolautta MARIELLA oli lähinnä ESTONIAa hätäviestin saapuessa.

Se oli lähtenyt klo 18.00 Helsingistä Tukholmaan.

Ensimmäisen hätäkutsun saapuessa vahtiperämies keskusteli parhaillaan puhelimessa päällikön kanssa aluksen nopeuden vähentämisestä. Kuultuaan hätäkutsusta päällikkö meni nopeasti komentosillalle. MARIELLA oli ESTONIAsta yhdeksän meripenikulmaa koilliseen kääntyessään klo 01.32 kohti onnettomuuspaikkaa. Neljän meripenikulman etäisyydellä ESTONIA katosi tutkan näytöltä noin klo 01.50–01.55.

MARIELLA saapui ensimmäisenä aluksena oletulle onnettomuuspaikalle klo 02.12. Päällikkö hätäpysäytti potkurit klo 02.20, etteivät meressä olleet ihmiset ja pelastuslautat joutuisi niiden ruhjomiksi.

Aluksen saapuessa onnettomuuspaikalle meressä sen ympärillä voitiin nähdä useita pelastusliiveissä olevia huutavia ihmisiä. Lisäksi meressä ajelehti pelastusveneitä ja -lautoja. MARIELLAlta heitettiin mereen noin 150 pelastusliiviä ja neljä pelastuslauttaa. Kyljessä lähellä vesirajaa oleva ovi (bunkkeriovi) avattiin ihmisten pelastamiseksi merestä, mutta se oli nopeasti suljettava aaltojen lyödessä sisälle.

Kun aluksen ympärillä ei enää nähty ihmisiä, päällikkö ohjasi sitä varovasti pelastuslautalta toiselle pitäen oikean kyljen tuuleen päin. Useimmat lautoista olivat kuitenkin tyhjiä.

Neljä avuttua pelastuslauttaa laskettiin vinssillä mereen, niin että ihmiset voisivat siirtyä niihin ESTONIAN lautoilta. Yksi lautoista oli kiinnitetty MARIELLAn keulaan ja toinen perään. Niiden välisellä alueella tavoiteltiin ESTONIAN lauttoja. Lautat oli nostettava merestä käsin veivattavalla vinssillä, vaikka keulassa tätä työtä helpotettiin kahdella suurella sähköporakoneella. Tällä tavalla saatiin nostettua ESTONIAN lautoilta 13 henkilöä.

Kello 05.00 jälkeen lautoilta löytyneet ihmiset olivat niin loppuun väsyneitä, etteivät enää pystyneet ilman apua siirtymään lautalta toiselle. Tällöin kaksi vapaaehtoista miehistön jäsentä laskettiin alas aluksen lautoille. Pelastuspukeutuneina ja turvaköysillä varus-

tettuina he onnistuivat vetämään kaksi ihmistä omalle lautalleen, millä heidät nostettiin ylös kahdeksannelle kannelle.

MARIELLA pelasti kaikkiaan 15 henkilöä ESTONIAN pelastuslautoilta.

MARIELLA jatkoi pelastustyötään aamun valkenemiseen, jolloin jatkuvasti paheneva sää esti sitä pitämästä toista sivua tuuleen. Alus alkoi keinua niin voimakkaasti, että matkustajien ja lastin turvallisuus vaarantui.

Alus kääntyi vastatuuleen jatkaen hitaasti liikkuen pelastuslauttojen etsintää. Havaituista lautoista ilmoitettiin helikoptereille ja ne nostivat ihmiset sekä siirsivät heidät aluksille tai maatukikohtien evakuointipaikoille. Tällä tavalla pelastettiin lisäksi 11 henkilöä, jotka helikopteri OH-HVG toi MARIELLALLE klo 06.57. Aluksen oma henkilökunta yhdessä matkustajina olleiden kolmen lääkärin ja 30 sairaanhoitajan kanssa huolehti näistä eloonjääneistä.

Yksi pelastetuista siirrettiin helikopterilla sairaalaan Hankoon murtuneen jalan takia.

Kello 13.20 MARIELLA sai luvan jatkaa matkaa Tukholmaan. Alus saapui sinne klo 23.55 mukanaan 25 pelastettua ihmistä.

SILJA EUROPA

Matkustaja-autolautta oli lähtenyt klo 18.00 Helsingistä Tukholmaan. Aluksen laivapäiväkirjan ja radiopäiväkirjan mukaan ensimmäinen hätäkutsu otettiin vastaan klo 01.20. Vahtiperämiehen mukaan lähetys oli epäselvä, eikä hän saanut selvää aluksen nimestä.

Vastaanottaessaan hätäkutsun SILJA EUROPA oli 10,5 meripenikulmaa luoteeseen ESTONIAsta. Kymmenen minuutin kuluttua siitä, kun oli saanut tietää ESTONIAN sijainnin, päällikkö aloitti DGPS paikanmääritysjärjestelmän mukaan käännöksen suunnalle 134° kohti onnettomuuspaikkaa. Tällöin ESTONIA näkyi vielä tutkan kuvassa. Paikanmääritys osoittaa, että etäisyys ESTONIAan oli 12,5 meripenikulmaa, kun käännös oli loppuun suoritettu. Kello 02.05 MRCC Turku nimitti SILJA EUROPA:n päällikön onnettomuuspaikan johtajaksi (OSC).

SILJA EUROPA saapui onnettomuuspaikalle klo 02.30.

Päällikkö kokosi johtoryhmänsä komentosillalle hälytyskaavion mukaisesti. Johtoryhmään kuuluivat päällikön lisäksi konepäällikkö, yliperämies, hotellijohtaja sekä purseri tapahtumapäiväkirjan pitäjänä.

Aluksen ehdittyä kääntyä ESTONIA oli hävinnyt tutkan kuvaputkelta. Loppumatkan onnettomuuspaikalle alus eteni varovaisesti valaisten merenpintaa valonheittimillään. Lähestyttäessä aluetta alus saatettiin valmiiksi pelastustoimiin ja eloonjääneiden vastaanottamiseen.

Muiden autolautojen saapuessa alueelle SILJA EUROPA:n päällikkö onnettomuuspaikan johtajana määrittäi niille toiminta-alueet ja valvoi tutkaltaan alusten asettumista paikoilleen etsintä- ja pelastusmuodostelmaan. Onnettomuuspaikan johtaja keskittyi itse kokonaistilanteen johtamiseen sijoittaen oman aluksensa jonkinverran sivuun muista.

Kaksi suurta pelastuslauttaa laitettiin valmiiksi ja toinen niistä laskettiin mereen. Se ajalehti kuitenkin pian pois suuren aallon iskettyä siihen ja avuttua kiinnitysmekanismiin, mikä vapautti lautan. Tämän lisäksi köysitikkaat laskettiin pitkien aluksen kylkeä mereen.

Kello 04.48 puoliksi veden täyttämällä lautalla ollut mies onnistui kiipeämään köysitikkaita pitkin ylös. Alusta ohjattiin siten, että lautta ajautui pitkien kylkeä. Nähtyään köysitikkaiden ulottuvan alas mereen mies hyppäsi mereen ja ui tikkaille, sai niistä kiinni ja kiipesi omin voimin kuudennelle kannelle.

Alus löysi ja tarkasti useita pelastuslautoja, mutta kaikki olivat tyhjiä. Vedessä kellui useita pelastusliivejä, monet yhä pakattuina. Pelastustoimien painopiste siirtyi itään vedessä olevien ajautuessa sinnepäin tuulen ja aaltojen mukana.

Onnettomuuspaikan johtaja johti alusten ja helikoptereiden toimintaa, välitti tietoja aluksilta helikoptereille ja piti yllä radioyhteyttä MRCC Turkuun antaen tilannetietoja sekä välittäen meripelastuskeskuksen ohjeita aluksille ja helikoptereille. Lentotoiminnanjohtaja len-

nätettiin paikalle avustamaan onnettomuuspaikan johtajaa. Hänet laskettiin SILJA EUROPA:lle klo 06.50 mukanaan kaksi 5 W kannettavaa ilmailuradiota lentotoiminnan johtamista varten. Kello 09.45 SILJA EUROPA:lle tuli avuksi pintaetsinnän johtaja (CSS), hänen apulaisensa sekä lennonjohtaja, jolla oli varusteenaan 25 W ilmailuradio. Kello 13.00 tuli alukselle vielä kaksi lennonjohtajaa.

Etsintätoiminnan oikeaksi suuntaamiseksi MRCC Turku lähetti klo 08.00 telefaxilla onnettomuuspaikan johtajalle alueen virtaustiedot, ajalehtimislaskelmat ja sääennusteen. Näiden tietojen perusteella etsintämuodostelma otti klo 10.00 suunnan 100°. Muodostelma kääntyi takaisin klo 11.51, kun laskelmien mukainen ajalehtimisraja oli saavutettu. Lisäksi ajalehtimistä seurasi kolme partioivaa merivalvontalentokonetta. Helikoptereiden toiminta-alueet määritettiin valvontalentokoneiden partiotietojen perusteella. Tyhjiä pelastuslautojen todettiin ajalehtivan voimakkaassa tuulessa huomattavasti laskettua pidemmälle.

Onnettomuuspaikan johtaja johti etsintää aina klo 18.32 asti, jolloin kaikille aluksille ilmoitettiin suomeksi, ruotsiksi ja englanniksi etsinnän päättymisestä. Samalla kaikki saivat onnettomuuspaikan johtajan kiitokset antamastaan avusta.

SILJA EUROPA pelasti yhden eloonjääneen. Helikopteri toi alukselle viisi pelastettua ja toinen helikopteri loukkaantuneen ruotsalaisen pintapelastajan. Alus saapui Tukholmaan 29.9. klo 03.13.

SILJA SYMPHONY

Matkustaja-autolautta SILJA SYMPHONY oli matkalla Tukholmasta Helsinkiin. Kello 01.23 Suomen Leijonan kasuunimajakka oli siitä 6,9 meripenikulman etäisyydellä suunnassa 207°. Etäisyys ESTONIA:an oli noin 25 meripenikulmaa. SILJA SYMPHONY:n suunta oli 97° ja nopeus 21 solmua.

Hätäkatsumen vastaanottamisen jälkeen komentosillalla ollut tähyistäjä käynnisti nauhurin noin klo 01.23.

Kello 01.50 SILJA SYMPHONY kääntyi kohti onnettomuuspaikkaa jatkaen täydellä nopeudella kurssin ollessa 122°.

Tuuli ja takaa oikealta tuleva aallokko eivät hidastaneet vauhtia.

Alus saapui onnettomuuspaikalle noin kello 02.40 ja asettui MARIELLAN tuulenpuolelle noin yhden meripenikulman etäisyydelle siitä. Onnettomuuspaikan johtaja antoi alukselle etsintäohjeet ja etsintäalueen.

Vaijerien varassa aluksen oikealla kyljellä olevia pelastuslautoja laskettiin mereen siltä varalta, että ESTONIA:n lautoja saataisiin lähelle ja elossa olevat voisivat siirtyä SILJA SYMPHONY:n lautoille, jotka sitten voitaisiin vinsata ylös.

Kello 03.12 miehitetään vasemmalla puolella keulimmainen pelastusliukumäki.

Helikopterin pelastuslautoilta nostamat neljä eloonjäänyttä tuotiin alukselle klo 04.10 ja siirrettiin hoitoon.

Sama helikopteri toi alukselle klo 06.20 viisi sekä klo 07.57 yksitoista eloonjäänyttä ja yhden vainajan.

SILJA SYMPHONY jatkoi varovaista etenemistä ja lautoissa olleiden eloonjääneiden etsintää. Se sai klo 13.20 luvan jatkaa matkaansa Helsinkiin, mihin se saapui klo 18.48 mukanaan 20 pelastettua ja yksi vainaja.

ISABELLA

Matkustaja-autolautta ISABELLA oli matkalla Tukholmasta Helsinkiin. Kello 24.00 se ohitti Svenska Björnin kasuunimajakkan, joka oli suuntimassa 187° ja 4,4 meripenikulman etäisyydellä.

Poiketen muista aikaisemmin mainituista aluksista ISABELLA ei kuullut ESTONIA:n hätäkutsua. Kello 01.50 vahtimiehistö näki SILJA EUROPA:n kääntyvän ja leikkaavan aluksen ajolinjan. Samaan aikaan ISABELLAN pohjoispuolella kulkeva SILJA SYMPHONY ilmoitti VHF-radiolla kääntyvänsä kohti ESTONIA:aa ja tulisi sen takia ohittamaan ISABELLAN keulan puolelta. Saatuaan tietää, että ESTONIA oli merihädässä, vahtiperämies käänsi aluksen kohti ilmoitettua onnettomuuspaikkaa, joka oli 17 meripenikulman päässä.

ISABELLAN päällikön mukaan alus saapui onnettomuuspaikalle noin klo 02.52. Tällöin potkurit pysäytettiin ja

aluksen annettiin ajettua yhdessä lähellä olleen MARIELLAn kanssa. ISABELLA sai ohjeen suorittaa etsintöjä MARIELLAn eteläpuolella. Ajelehdittaessa aluksen oikea kylki oli vasten tuulta.

Kello 03.14 alus laski mereen yhden omista pelastuslautoistaan. Bunkkeriovi avattiin, mutta jouduttiin korkean aallokon takia sulkemaan. Kymmenen minuuttia myöhemmin laskettiin mereen toinen pelastuslautta, jossa oli kaksi aluksen vapaaehtoista pelastusmiestä. Mereen päästyään he pelastivat pelastusliivein varustautuneen uivan hädänalaisen. Hänet siirrettiin pelastuslautalle ja vinsattiin ylös alukselle klo 04.45.

Seuraava ESTONIAN pelastuslautta tuli ISABELLAn lähelle klo 05.30. Päälikkö ohjaili alusta siten, että ISABELLAn lautalla mereen lasketut kolme vapaaehtoista pelastusmiestä saivat siitä kiinni. Noin 20 lautalla ollutta henkilöä siirrettiin ISABELLAn lautalle. ISABELLAn miehistön yrittäessä vinssata tätä lauttaa ylös se osoittautui liian painavaksi siinä olleiden ihmisten ja siihen tulvineen veden takia. Nostoyrityksessä lautta repesi ja täyttyi vedellä, jolloin ainakin kaksi hädässä ollutta ja kolme pelastusmiestä putosivat mereen. Paikalle kutsuttu helikopteri nosti merestä yhden pelastusrenkaaseen takertuneen hädänalaisen sekä kolme pelastajaa. Kaikki neljä kuljetettiin Hankoon. Mereen pudonneista ainakin yksi ihminen katosi. Kuusitoista rikkoonuneessa pelastuslautassa vielä ollutta eloonjäänyttä vedettiin yksitellen avattua pelastusliukumäkeä pitkin ylös alukselle.

Helikopteri nosti vinssillä yhden vaikeasta hypotermiasta kärsivän pelastetun ISABELLAlta klo 09.05 ja lennätti hänet Turkuun sairaalaan.

Alus jatkoi etsintää onnettomuuspaikan läheisyydessä kello 13.20 asti, jolloin onnettomuuspaikanjohtaja antoi sille luvan jatkaa matkaa Helsinkiin, minne se saapui kello 19.00.

ISABELLA pelasti 17 henkilöä, joista 16 vietiin Helsinkiin.

FINNJET

Kaasuturbiineilla varustettu matkustaja-

autolautta FINNJET lähti klo 19.00 Helsingistä Travemündeeseen Saksaan. Alus kulki keskimäärin 16 solmun nopeudella käyttäen dieselmootoreitaan. Vastaoittaessaan hätäkutsun klo 01.24 FINNJET oli noin 23 meripenikulmaa itään ESTONIAsta.

FINNJET kääntyi klo 01.33 kohti onnettomuuspaikkaa, suunnalle 276°. Aluksi se kulki käyttäen dieselmootoreitaan 15 solmun nopeudella, mutta ohjailtavuuden parantamiseksi käynnistettiin kaasuturbiinit klo 02.15.

Päällikön ilmoituksen mukaan alus saapui onnettomuuspaikalle klo 03.20.

Keinunnan pitämiseksi siedettävissä rajoissa alus eteni etsinnän aikana 5–7 solmun nopeudella. Suuntaa muutettaessa alus keinui niin voimakkaasti, että miehistö pelkäsikin lastin saattavan alkaa liikkua. Useita henkilöautoja siirtyi ja vaurioitui ja yksi auto oli pudota aluksen nostettavalta autokannelta.

Etsinnän aikana alus ilmoitti onnettomuuspaikan johtajalle kolmesta pelastuslautasta, joilla oli eloonjääneitä. Pelastustoimien alkuvaiheessa komentosillalla ollut kansipäällistö toimi aktiivisesti saadakseen helikoptereita nopeasti hälytetyiksi ja osallistumaan pelastustoimiin. Välttääkseen lisävaurioita jatkuvasti huonevan sään takia alus pyysi onnettomuuspaikan johtajalta lupaa jatkaa matkaansa Travemündeeseen. OSC antoi pyydetyn luvan klo 07.55 ja MRCC Turku vahvisti sen kymmenen minuuttia myöhemmin.

Alus ei pelastanut ketään merestä, eivätkä helikopterit tuoneet sille pelastamiaan henkilöitä.

FINNMERCHANT

Suomenlahdelta Lyypekkiin matkalla ollut rahtilautta FINNMERCHANT kuuli vain osia hätäradioliikenteestä. Miehistö otti yhteyttä SILJA EUROPAan noin klo 01.45 ja sai ohjeet tulla onnettomuuspaikalle. Matkalla sinne aluksella oli nopeutta noin 15 solmua ja se saapui perille klo 03.25.

Lähestymisvaiheessa päällikkö ilmoitti onnettomuuspaikan johtajalle, ettei alus pystyisi vallitsevassa kovassa säässä nos-

tamaan eloonjääneitä vedestä.

Kaikista havaituista pelastuslautoista ilmoitettiin OSC:lle. Ensimmäiset lautat havaittiin jo paikalle tullessa. Onnettomuuspaikan johtajan kysytyä, näkyikö lautoilla ihmisiä, päällikkö pyrki ohjailemaan alusta mahdollisimman lähelle lauttoja, niin että ne olivat hyvin valonheittimillä valaistavissa. Kaikkia havaittuja lauttoja ei kuitenkaan tällä tavalla ehditty tarkastaa, sillä ohjailu oli hankalaa. Merivartioston ulkovartiolaiva TURSAKSEN saavuttua paikalle alukset työskentelivät yhdessä FINNMERCHANTin valaistessa pelastuslautoja ja ketterämmän TURSAKSEN tarkastaessa, onko niissä eloonjääneitä. Alus jatkoi etsintätehtävänsä koko päivän ja vapauduttuaan siitä klo 18.32 jatkoi matkaansa Lyypekkiin.

Merestä ei pelastettu ketään, eivätkä helikopterit tuoneet alukselle eloonjääneitä.

FINNHANSA

Matkustaja/ro-ro lastialus FINNHANSA oli lähtenyt Helsingistä klo 20.00 matkalle Lyypekkiin ja oli Hangon eteläpuolella noin klo 01.30. Noin 30 minuuttia myöhemmin se hiljensi nopeuttaan 18 solmusta 15 solmuun vastaisen tuulen ja aallokon takia.

Aluksella ei kuultu hätäradioliikennettä ennen kuin noin klo 02.45, jolloin se oli saapumassa 25 meripenikulman etäisyydelle onnettomuuspaikasta. Aluksen päällikkö kutsuttiin komentosillalle ja suunta muutettiin kohti onnettomuuspaikkaa sekä nopeutta lisättiin. Vastaisen tuulen ja korkeiden aaltojen takia nopeutta oli kuitenkin pian jälleen hiljennettävä 10–12 solmuun. Alus saapui onnettomuuspaikalle noin klo 04.30.

Onnettomuuspaikkaa lähestyttäessä OSC pyysi alusta etsimään vedessä olevia ihmisiä ja pelastuslautoja, paikantamaan ne tarkasti ja ilmoittamaan niistä OSC:lle, niin että helikopterit voisivat poimia heidät ylös. Useimmat nähdystä monista lautoista olivat tyhjiä, mutta muutamalla todettiin eloonjääneitä. Meressä oli myös väärin päin olevia pelastuslautoja samoin kuin veden täyttämisiä tai nurin olevia pelastusveneitä. Merestä ei pelastettu

eikä tuotu ketään helikoptereilla alukselle.

Kello 18.32 FINNHANSA sai luvan jatkaa matkaansa Lyypekkiin.

TURSAS

Saaristomeren Merivartioston ulkovartiolaiva TURSAS sai klo 01.30 hälytyksen ja käskyn lähteä onnettomuuspaikalle, minne alus saapui klo 05.00. Kello 06.15 löydettiin toiselta tutkitulta lautalta elossa oleva henkilö ja hänet siirrettiin alukselle. Pelastettu oli loukannut lonkkansa ja kärsi lievistä hypotermiasta. Pelastetun ruumiinlämmön alkaessa kohota hän alkoi valittaa kipua lonkassaan. Aluksen luokse kutsuttu helikopteri ei onnistunut nostamaan potilasta mukaansa. Kello 08.00 havaittiin veden täyttämässä lautassa ruumis, mutta sitä ei monista yrityksistä huolimatta saatu siirretyksi alukselle. Yhteistyöstä FINNMERCHANTin kanssa on kerrottu edellä.

Etsinnän loppuvaiheessa TURSAS jäi alueelle yhdessä miinalaiva UUSIMAAN ja merivartioston vartiolaivojen KIISLAN ja VALPPAAN kanssa. TURSAKSEN päällikkö määrättiin pintaetsinnän johtajaksi (CSS) klo 18.50. Tähän mennessä alus oli tarkastanut 25 pelastuslauttaa.

Uusi yritys vinssata loukkaantunut henkilö helikopteriin epäonnistui ja klo 19.50 TURSAS sai luvan viedä pelastetun Hankoon sairaalahoitoon.

TURSAS palasi merelle ja päällikkö toimi pintaetsinnän johtajana myös 29. ja 30.9.1994 osallistuen uhrien etsintään. Merestä löydettiin useita vainajia sekä hylkytavaraa. Tämän jälkeen TURSAS vaihtoi miehistöä ja jatkoi tehtävänsään 3.10.1994 asti. TURSAS pelasti yhden henkilön.

MINI STAR

Lastialus MINI STAR oli matkalla Kielistä Kotkaan 35 meripenikulman päässä ESTONIAsta etelälounaaseen ja saapui onnettomuuspaikalle noin klo 04.30. Se sai tehtävän suorittaa etsintää päällikön harkinnan mukaisesti. Alus sai myös ohjeen mennä mahdollisimman lähelle havaittuja pelastuslauttoja pystyäkseen tarkistamaan, onko niissä ihmisiä. Kello 05.10

Taulukko 7.6 Alusten saapumisajat

0212	MARIELLA, matkustaja-autolautta
0230	SILJA EUROPA, matkustaja-autolautta
0240	SILJA SYMPHONY, matkustaja-autoalutta
0252	ISABELLA, matkustaja-autolautta
0320	FINNJET, matkustaja-autolautta
0325	FINNMERCHANT, ro-ro-lastilautta
0430	FINNHANSA, lasti- ja matkustajalautta
0430	MINI STAR, ro-ro-lastilautta
0500	TURSAS, ulkovartiolaiva
0510	INGRID GORTON, kuivalastialus
0700	UUSIMAA, miinalaiva
0811	ARKADIA, irtolastialus
0919	BREMER URANUS, kuivalastialus
0945	RAKVERE, kuivalastialus
1015	MAERSK EURO TERTIO, konttilaiva
1018	VALPAS, ulkovartiolaiva
1045	CRYSTAL PEARL, säiliöalus
1053	MICHEL, kuivalastialus
1158	WESTÖN, lastilautta
1220	KIISLA, rannikkovartiolaiva
1258	BERGÖN, kuivalastialus
1305	FINNFIGHTER, kuivalastialus
1349	PETSAMO, kuivalastialus
1415	UISKO, ulkovartiolaiva
1427	NAVIGIA, kuivalastialus
1431	BALANGA QUEEN, lasti- ja matkustajalautta
1455	CORTIA, ro-ro-lastilautta
1458	RANKKI, säiliöalus
1502	THIRA, säiliöalus

eräällä lautalla havaittiin liikettä. Kun se oli kiinnitetty köydellä alukseen, lautalla nähtiin kaksi ihmistä. Voimakkaan, jopa 45°, keinunnan takia osoitautui mahdolliseksi siirtää heidät alukseen. Sitteen aluksen kyljellä olevat luotsitikkaat tuotiin lautan lähelle, jotta lautalla olijat voisivat yrittää kiivetä niitä pitkin ylös. Lautalla ollut mies epäonnistui monta kertaa kiipeämisyrietyksissään. Hän ei ymmärtänyt hänelle huudettuja ohjeita odottaa rauhallisesti helikopteria. Tehdessään vielä uuden yrityksen aalto huuhtoi hänet mereen, mihin hän katosi. Helikopteri saapui klo 05.20 ja nosti toisen eloonjääneen lautalta.

Alus jatkoi etsintää aina klo 18.30 asti, jolloin se sai luvan jatkaa matkaansa Kotkaan.

Tiivistelmä

Kahden tunnin kuluttua ESTONIAN uppoamisesta kuusi alusta oli saapunut onnettomuuspaikalle. Kello 16.00 mennessä paikalle oli saapunut 29 alusta suoritamaan pintaetsintää. Saapumisajat ilmenevät taulukosta 7.6.

7.5.4

Yleisiä havaintoja, helikopterit

Valmius

Suomessa oli valmiudessa kolme ja Ruotsissa neljä helikopteria. Nämä helikopterit hälytettiin ensiksi. Tämän lisäksi Tanskassa oli valmiudessa kaksi helikopteria, jotka sopimuksen mukaisesti antoivat tarvittaessa apua Ruotsissa tapahtuviin meripelastusoperaatioihin.

Sekä Suomessa että Ruotsissa helikopterien miehistöt päivystivät kotonaan. Ruotsissa on voimassa määräys, että helikopterin pitää pystyä nousemaan ilman asetetun valmiusmääräajan kuluessa. Suomen määräysten mukaan taas miehistön pitää pystyä saapumaan tukikohtaan mainitun ajan kuluessa. Käytännössä myös suomalaiset helikopterit pystyvät lähtemään tässä ajassa.

Toiminnan suunnittelu

Kello 03.25 pelastustoimien johdossa ollut merivartioston apulaiskomentaja määritteli helikopterien toimintaperiaatteet. Niiden piti pelastaa ihmisiä merestä ja lautoilta ja viedä heidät lähimmälle matkustaja-autolautalle. Tarkoituksena oli optimoida helikopterien käyttö ja vähentää kuljetuksiin tarvittavaa aikaa.

Suomalaiset helikopterit OH-HVG ja OH-HVD laskeutuivat matkustaja-autolautoille, mutta muut helikopterit veivät pelastetut maihin. Laskeutuminen kei- nuville ja kuokkiville lautoille katsottiin liian vaaralliseksi. OH-HVG:n ohjaaja totesi, että laskeutuminen lautoille oli koko pelastusoperaation vaikein osa.

Turun meripelastuskeskuksen lääkin-

Taulukko 7.7 Helikopterien toiminta.



Super Puma:

OH-HVG, OH-HVF, Q 97, Q 99, Q 91, O 95, O 98

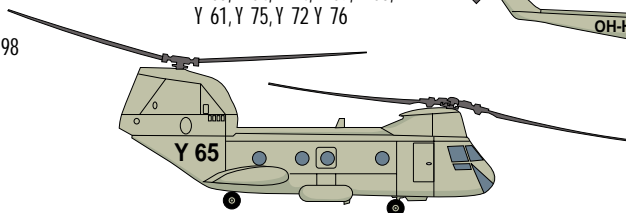
Boeing Kawasaki:

Y 65, Y 64, Y 74, Y 69, Y 68,
Y 61, Y 75, Y 72 Y 76



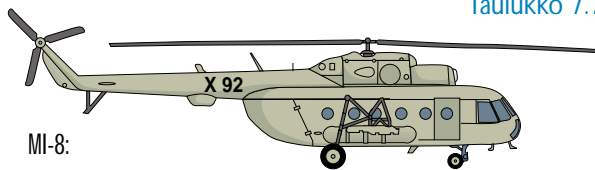
Agusta Bell 412:

OH-HVD, OH-HVH



Tunnus Tyyppi	Kansallisuus Operaattori Tukikohta	Päätehtävä	Miehistö	Pintapelastajien asema	Kapa- siteetti	Hälytysaika/Valmius Hälyttävä Hälytystapa	Lähtöaika Saapunut onnet- tomuuspaikalle	Pelastanut Elä- vänä	Kuol- leena
OH-HVG Super Puma	FIN Rajavartiolaitos Turku	Rajan valvonta ja vartiointi	Päällikkö, perämies 2 mekaanikkoa 2 pintapelastajaa (1 ensimmäisellä lennolla)	Rajavartio- miehiä	15–20	01.35, 1 h MRCC Turku Hälytys miehistön hakulaitteisiin	02.30 03.05	44	11
Q 97 Super Puma	SWE Ilmavoimat Visby	Lento- ja meripelastus	Päällikkö, perämies navigoija, mekaanikko pintapelastaja	Varusmies	15–20	02.07, 1 h ARCC Arlanda Puhelin	02.50 03.50	15	–
Y 65 Boeing Kawasaki	SWE Laivasto Berga	Sukellusvene- torjunta	Päällikkö, perämies tähtytäjä, mekaanikko pintapelastaja (2 toisella lennolla)	Aktiiviupseeri	20–25	02.09, 2 h ARCC Arlanda Puhelin (hakulaitejärjestelmä rikki)	03.20 04.00	1	3
Q 99 Super Puma	SWE Ilmavoimat Ronneby	Lento- ja meripelastus	Päällikkö, perämies navigoija, mekaanikko pintapelastaja	Varusmies	15–20	02.15, 1 h ARCC Arlanda Radio	03.55 04.40	9	–
OH-HVD Agusta Bell 412	FIN Rajavartiolaitos Helsinki	Rajan valvonta ja vartiointi	Päällikkö, perämies 2 mekaanikkoa 2 pintapelastajaa	Rajavartio- miehiä	5–7	02.18, 1 h MRCC Turku Puhelin	03.30 05.32	7	14
Q 91 Super Puma	SWE Ilmavoimat Ronneby	Lento- ja meripelastus	Päällikkö, perämies navigoija, mekaanikko pintapelastaja	Varusmies	15–20	02.20 ARCC Arlanda Puhelin	03.45 05.50	6	–
Y 64 Boeing Kawasaki	SWE Laivasto Berga	Sukellusvene- torjunta	Päällikkö, perämies tähtytäjä, mekaanikko pintapelastaja	Aktiiviupseeri	20–25	02.30 Helikopteridivisioonan lento- toiminnanjohtaja Puhelin	04.45 05.52	1	–
Y 74 Boeing Kawasaki	SWE Laivasto Berga	Sukellusvene- torjunta	Päällikkö, perämies tähtytäjä, mekaanikko 1 tai 2 pintapelastajaa	Aktiiviupseeri	20–25	03.30 Helikopteridivisioonan lento- toiminnanjohtaja Puhelin	05.46 06.42	6	5
Y 69 Boeing Kawasaki	SWE Laivasto Berga	Sukellusvene- torjunta	Päällikkö, perämies tähtytäjä, mekaanikko 2 pintapelastajaa	Aktiiviupseeri	20–25	02.47 ARCC Arlanda Puhelin	04.30 06.45	–	6
Y 68 Boeing Kawasaki	SWE Laivasto Säve	Sukellusvene- torjunta	Päällikkö, perämies, mekaanikko tähtytäjä/pintapelastaja pintapelastaja, viestittäjä	Aktiiviupseeri	20–25	02.45, 1 tunti ARCC Arlanda Puhelin	03.45 06.45	6	3
O 95 Super Puma	SWE Ilmavoimat Söderhamn	Lento- ja meripelastus	Päällikkö, perämies navigoija, mekaanikko pintapelastaja	Varusmies	15–20	02.45 ARCC Arlanda Puhelin	04.10 06.45	6	3
OH-HVF Super Puma	FIN Rajavartiolaitos Turku	Rajan valvonta ja vartiointi	Päällikkö, perämies 2 mekaanikkoa 2 pintapelastajaa	Rajavartio- miehiä	15–20	03.45 Turun vartiolentueen päällikkö Puhelin	06.15 06.45	–	15

Taulukko 7.7 (jatkoa)



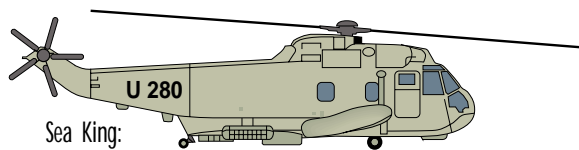
MI-8:

X 92, X 42, X 62, X 82



MI-2:

ES-XAC



Sea King:

U 280, U 277

Tunnus Tyyppi	Kansallisuus Operaattori Tukikohta	Päätehtävä	Miehistö	Pintapelastajien asema	Kapa- siteetti	Hälytysaika/Valmius Hälyttävä Hälytystapa	Lähtöaika Saapunut onnet- tomuuspaikalle	Pelastunut Elä- vänä	Kuol- leena
X-92 MI-8	FIN Ilmavoimat Utti	Sotilas- kuljetukset	Päällikkö, perämies 2 mekaanikkoa pintapelastaja	Aktiiviupseeri	16–24	03.15 ARCC Tampere Puhelin	04.38 06.50	–	13
X 42 MI-8	FIN Ilmavoimat Utti	Sotilas- kuljetukset	Päällikkö, perämies 2 mekaanikkoa 2–3 pintapelastajaa	Palomiehiä	16–24	03.15 ARCC Tampere Puhelin	04.45 07.00	3	13
X 62 MI-8	FIN Ilmavoimat Utti	Sotilas- kuljetukset	Päällikkö, perämies, 3 me- kaanikkoa, 2 pintapelastajaa (toisesta lennosta alkaen)	Palomiehiä	16–24	03.15 ARCC Tampere Puhelin	05.10 07.20	–	1
U 280 Sea King	DK Ilmavoimat Aalborg	Meripelastus	Päällikkö, perämies, mekaanikko viestittäjä-pintapelastaja mekaanikko-pintapelastaja	Aktiivi- upseereita	15–20	Tarjosi apuaan 04.17, 1 h	04.55 08.15	–	–
U 277 Sea King	DK Ilmavoimat Værlose	Meripelastus	Päällikkö, perämies, mekaanikko viestittäjä-pintapelastaja mekaanikko-pintapelastaja	Aktiivi- upseereita	15–20	Tarjosi apuaan 04.17, 1 h	05.08 08.15	–	–
OH-HVH Agusta Bell 412	FIN Rajavartiolaitos Rovaniemi	Rajan valvonta ja vartiointi	Päällikkö, perämies mekaanikko 1–2 pintapelastajaa	Rajavartio- miehiä	5–7	04.00, 1 h Vartiointolaivueen komentaja Puhelin	05.10 10.15	–	4
Y 61 Boeing Kawasaki	SWE Laivasto Berga	Sukellusvene- torjunta	Päällikkö, perämies mekaanikko, tähtystäjä, 2 pintapelastajaa	Aktiivi- upseereita	20–25		10.30 11.40	–	–
ES-XAC MI-2	EST Aeroco Tallinna	Valvonta	Päällikkö, perämies tarkkailija		6	07.30 Valtakunnallinen pelastushallinto Puhelin	11.45 14.05	–	–
Y 75 Boeing Kawasaki	SWE Laivasto Berga	Sukellusvene- torjunta	Päällikkö, perämies mekaanikko 2 pintapelastajaa	Aktiivi- upseereita	20–25		13.00 14.10	–	2
X 82 MI-8	FIN Ilmavoimat Utti	Sotilas- kuljetukset	Päällikkö, perämies 2 mekaanikkoa, pinta- pelastaja, 3–7 palomiestä	Aktiiviupseeri Palomiehiä	16–24		12.26 15.25	–	–
O 98 Super Puma	SWE Ilmavoimat Söderhamn	Lento- ja meripelastus	Päällikkö, perämies, navigoija 2 lentäjää vaihtomiehistönä 2 mekaanikkoa, 3 pintapelastajaa	Varusmiehiä	10-15	11.00 ARCC Arlanda Puhelin	11.55 15.05	–	–
Y 72 Boeing Kawasaki	SWE Laivasto Berga	Sukellusvene- torjunta	Päällikkö, perämies 2 pintapelastajaa mekaanikko	Aktiiviupseeri	20–25		15.00 17.00	–	5
Y 76 Boeing Kawasaki	SWE Laivasto Säve	Sukellusvene- torjunta	Päällikkö, perämies mekaanikko, tähtystäjä pintapelastaja	Aktiiviupseeri	20–25		16.00 18.00	–	–

täjohto ryhtyi välittömästi kohottamaan lääkinnällistä valmiutta ja päätti klo 02.45 lähettää lääkärin johtaman lääkintäryhmän Utöön, lähinnä onnettomuuspaikkaa olleelle saarelle. Ryhmän kuljettamista varten ei ollut kuitenkaan käytettävissä helikopteria, minkä vuoksi lääkärin johtama lääkintäryhmä lähetettiin Utöön Maarianhaminasta klo 06.20.

Kun kävi ilmi, ettei kaikkia pelastettuja voida kuljettaa aluksille, MRCC Turku antoi ohjeen kuljettaa heidät tarvittaessa Utöön. Tällä pyrittiin lyhentämään lentoaikoja ja vähentämään kylmettymisen (hypotermia) riskiä. Utöstä tulikin tärkein pelastettujen kokoamispaikka. Helikopterit toivat tälle linnakesaarelle 24 pelastettua edelleen sairaalahoitoon kuljettamista varten. Linnakkeen henkilöstö huolehti sairaanhoitajien opastuksella pelastetuista. Lääkintäryhmä saapui paikalle noin klo 06.50.

Utön käyttäminen kokoamispaikkana vaikeutui klo 06.30 alkaen, kun helikopterien polttoaine loppui saarelta. Helikopterit saivat ohjeen mennä tankkaamaan Nauvoon, Turkuun ja Hankoon. MRCC Turku määräsi sairaalat valmistautumaan potilaiden vastaanottamiseen ja maakuljetukset polttoaineen jakelupaikoilta sairaaloihin järjestettiin. Helikopterit, jotka lensivät Turkuun tankkaamaan, laskeutuivat ensin Turun yliopistollisen keskussairaalan helikopterikentälle ja jättivät pelastetut sairaalaan ennen kuin jatkoivat tankkaamaan helikopterien tukikohtaan.

OSC ilmoitti jatkuvasti helikoptereille käytettävissä olevista tankkauspaikoista. Näin miehistöt saattoivat myös olla varmoja siitä, että pelastettujen kuljetus maitse sairaaloihin oli hoidossa.

Toiminta

Alueella oli klo 06.00 saakka neljä helikopteria, ja neljä muuta tuli sinne aamun sarastaessa, hieman ennen klo 06.00.

Auringonnousun jälkeen helikopterien toimintamahdollisuudet paranivat ja pelastuslautat löytyivät nopeammin kuin pimeässä valonheittimien avulla.

Viimeiset elossa olleet löydettiin noin klo 09.00. Noin klo 10.00 helikopterit

saivat ohjeen ryhtyä nostamaan myös alusten havaitsemia ja ilmoittamia kuolleita.

Samana päivänä klo 13.30 kaikki lautat oli tarkastettu. Tämän jälkeen paikalle jäi seitsemän suomalaista ja kolme ruotsalaista helikopteria. Muut saivat luvan palata tukikohtiinsa.

Onnettomuuspäivänä pelastustoimiin ja kuolleiden etsintöihin osallistui 26 helikopteria. Näistä kahdeksan oli Suomesta, neljätoista Ruotsista, yksi Virosta, kaksi Tanskasta ja yksi Venäjältä. Näiden lisäksi viisi helikopteria suoritti kuljetustehtäviä, esimerkiksi ensiapuhenkilöstön kuljetuksia.

Helikopterit jatkoivat etsintöjä ja kuolleiden nostamista hämärän tuloon saakka, jolloin toiminta keskeytettiin ja helikopterit palasivat tukikohtiin. Päivän aikana helikopterit lensivät alueella lähes 15 tuntia, klo 03.05–18.00 välisen ajan.

Etsinnät ja kuolleiden nostamiset sekä tavaroiden keräily merestä jatkuivat 2.10.1994 saakka, minkä jälkeen etsintöjä jatkettiin lentokoneiden ja helikoptereiden normaalien partiolentojen yhteydessä.

Ensimmäisten päivien aikana helikopterit pelastivat 104 ihmistä ja löysivät 92 kuollutta. Kuolleiden tarkka määrä, 92, eroaa hieman helikopterien päälliköiden ilmoittamien määrien summasta.

Jaksossa 7.5.5 selostetaan yksittäisten helikopterien toimintaa iltaan 28.9.1994 saakka. Helikopterit ovat siinä järjestyksessä, missä ne saapuivat onnettomuuspaikalle. Seuraavina päivinä tapahtunutta kuolleiden etsintää selostetaan vain lyhyesti. Tietoja helikopterien toiminnasta on myös taulukossa 7.7.

Huolto

MRCC Turku lähetti klo 03.00 tankkiauton Nauvoon niin, että sinne saatiin perustetuksi helikopterien tankkauspaikka. Myöhemmin aamun kuluessa lähetettiin tankkiauto myös Hankoon täydentämään sikäläistä varastoa.

Utössä oli meripelastushelikoptereita varten pysyvä tankkauspaikka. Onnettomuuspäivää edeltävänä iltana pidetty öljyntorjuntaharjoitus oli kuitenkin kuluttanut varastoa ja täydennys saa-

tiin vasta seuraavana päivänä. Sillä välin helikopterit tankkasivat Nauvossa ja Hangossa.

Polttoaine loppui Hangosta klo 10.00. Tankkiauto toi sinne täydennystä noin puoli tuntia myöhemmin.

Myös helikopterimiehistöjen ruokailu oli järjestetty tankkauspaikoille.

7.5.5 Meripelastushelikopterien toiminta

OH-HVG (Super Puma)

Valmiudessa ollut helikopteri OH-HVG lähti Turusta klo 02.30 ja saapui onnettomuuspaikalle klo 03.05. Se aloitti etsinnät pimeän aikana yrittäen valonheittimen avulla paikallistaa vedessä olevat ihmiset.

Ensimmäisen pelastuslennon aikana OH-HVG tarkasti neljä pelastuslauttaa ja pelasti neljä ihmistä, jotka vietiin SILJA SYMPHONYlle.

OH-HVG:n miehistö totesi, että pimeässä oli vaikea havaita pelastusliivien varassa kelluvia ihmisiä, vaikka valonheittämiä käytettiin. Yhden pintapelastajan käyttö osoittautui hitaaksi ja vaaralliseksi ja klo 04.45 helikopteri lensi Turkuun noutamaan toisen pintapelastajan. Samalla matkalla se toi lentotoiminnan johtajan onnettomuuspaikalle.

Toisen lennon aikana klo 05.15–09.15 tarkastettiin useita lauttoja. Niiltä pelastettiin 40 elossa olevaa ja yksi kuollut. Pelastetuista 11 vietiin MARIELLalle, 16 SILJA SYMPHONYlle ja 13 Nauvoon. Nauvossa heitä varten oli lääkäri ja ambulansseja. Pelastetut vietiin ambulanssilla terveyskeskukseen ja 10 huonokuntoisinta edelleen sairaalaan.

Kolmannella pelastuslennolla, klo 09.30–12.30 OH-HVG tarkasti 25 lauttaa, mutta tässä yhteydessä löytyi vain kuolleita.

Miehistön vaihdon ja koneen huollon jälkeen OH-HVG kuljetti tiedotusvälineiden edustajia onnettomuuspaikalle ja Utöön sekä takaisin Turkuun.

Neljännellä pelastuslennolla klo 16.00–19.15 nostettiin kuolleita lautoil-

ta ja merestä. Tämän lennon jälkeen OH-HVG palasi Hankoon. Paluumatka Hangosta Turkuun klo 19.50–21.00 tehtiin etsintälentona onnettomuuspaikan kautta.

Seuraavien kahden päivän aikana OH-HVG oli mukana etsinnöissä ja kuolleiden nostamisessa.

Useissa onnettomuuden jälkeen julkaistuissa tilastoissa OH-HVG:n elävänä pelastamien lukumääräksi on ilmoitettu 37. Helikopterin miehistö on ilmoittanut raporteissaan tämän luvun. Todellisuudessa helikopteri pelasti 44 elossa olevaa. Tämä on voitu todeta laivojen ja Nauvon kokoamispaikan päiväkirjoista.

Q 97 (Super Puma)

Ruotsalainen valmiudessa ollut helikopteri Q 97 lähti Visbystä klo 02.50 ja saapui onnettomuuspaikalle klo 03.50. OSC pyysi helikopteria poimimaan merestä niin monta ihmistä kuin mahdollista.

Ensimmäisellä lennollaan Q 97 pelasti kuusi ihmistä kahden ylösalaisin olleen pelastusveneen kölien päältä. OSC:n antaman ohjeen mukaisesti Q 97 vei heidät Utöön, jonne se laskeutui klo 05.00. Pysähdyksen aikana miehistö soitti Utöstä ARCC Arlandaan, ilmoitti tilanteesta onnettomuuspaikalla ja pyysi lähettämään paikalle niin monta helikopteria kuin mahdollista.

Tankkauksen jälkeen Q 97 palasi klo 05.40 onnettomuusalueelle ja pelasti viisi henkeä pelastuslautalta ja neljä merestä. Nämä olivat erittäin huonokuntoisia. Q 97:n päällikkö päätti viedä heidät suoraan mantereelle Hankoon. Q 97 laskeutui klo 07.35 Hangon urheilukentälle, mihin paikalliset asukkaat kutsuivat nopeasti ambulansseja. Miehistö opastettiin Hangon merivartioaseman laskeutumispaikalle, missä tankkaus oli mahdollinen.

Q 97 lähti Hangosta onnettomuuspaikalle klo 08.10 ja palasi takaisin Hankoon klo 10.50. Tankkauksen jälkeen Q 97 palasi tukikohtaansa ja päätti operaation klo 16.15.

Y 65 (Boeing Kawasaki)

Ruotsalainen, valmiudessa ollut helikopteri Y 65 lähti Bergasta klo 03.20. Kun

hakulaitejärjestelmä ei toiminut tuona yönä vian takia, miehistön hälyttäminen viivästyi 10 minuuttia. Kun helikopterin päällikkö kuuli Bergasta, että ESTONIA oli oletettavasti uponnut, hän päätti lentää suoraan onnettomuuspaikalle hakeutta tavanomaiseen tapaan lääkintähenkilöstöä Huddingen sairaalasta.

Saavuttuaan klo 04.00 onnettomuuspaikalle Y 65 havaitsi SILJA EUROPAN itäpuolella suuren joukon pelastuslauttoja ja alkoi tutkia niitä. Kaksi ensimmäistä oli tyhjiä. Tässä vaiheessa helikopterin edestä ammuttiin punainen hätäraketti. Meressä oli pelastuslautta, josta ihmiset näyttivät valomerkkejä ja vilkuttivat. Pintapelastajan ohjaaminen lautan ääreen oli vaikeaa korkeassa aallokossa, mutta lautalta onnistuttiin pelastamaan yksi ihminen.

Kun kahta muuta lautalla ollutta ihmistä alettiin nostaa helikopteriin, katkesi ensin vaijerin säie ja sitten vinssin moottori meni rikki. Kun helikopterissa ei ollut hätävinssin kiinnikettä, vinssaus oli mahdotonta ja heidät oli jätettävä lautalle. Pintapelastaja jouduttiin nostamaan riiputuksessa 30–40 metrin pituisen vaijerin varassa SILJA EUROPAN kannelle. Y 65 hälytti Bergan uuden vinssin saamiseksi, vei pelastetun sairaalaan Tukholmaan ja otti sieltä mukaansa sairaanhoitajan avustamaan pelastustyössä. Tämän jälkeen se meni Bergaan vinssin ja vaijerin vaihtoon.

Otettuaan Bergasta mukaan kaksi pintapelastajaa sekä ruotsalaisen TV-toimitajan ja kuvaajan Y 65 lähti uudelleen onnettomuusalueelle klo 08.12. Toisen pelastuslennon aikana se tarkasti suuren määrän pelastusveneitä ja sadoittain tyhjiä pelastusliivejä. Elossa olevia ei enää löytynyt. Useita kuolleita havaittiin ja Y 65 informoi muita helikoptereita. Kolme kuollutta vietiin Hankoon, jonne Y 65 saapui klo 11.37. Hangosta Y 65 palasi tankkauksen jälkeen Bergaan, jonne se saapui klo 15.50.

Q 99 (Super Puma)

Kun Ronnebyssä valmiudessa ollut helikopteri Q 99 sai hälytyksen, se oli jo toisessa pelastustehtävässä Öölannin ete-

lärjärjen lähellä pelastamassa kahta eloon jäänyttä kalastusaluksen upottua. Tämä tehtävä päättyi klo 02.38. Q 99 sai käskyn lähteä kohti ESTONIAN onnettomuuspaikkaa. Se laskeutui klo 03.25 Visbyyn tankkausta ja varusteiden kunnostusta varten, lähti Visbystä klo 03.55 ja saapui onnettomuuspaikalle klo 04.40.

Ensimmäisen pelastuslennon aikana Q 99 pudotti kaksi pelastuslauttaansa mereen ajelehtimaan. Tämän jälkeen se vinsasi kolme eloon jäänyttä eräältä pelastuslautalta. Toiselta lautalta vinsattiin kaksi eloon jäänyttä lisää. Tämän jälkeen Q 99:n oli keskeytettävä operaatio pinta-pelastajan uupumuksen takia.

Q 99 suuntasi kohti Utötä, jonne se laskeutui klo 05.47. Tankattuaan viimeisen erän Utön polttoainetarastosta, Q 99 palasi klo 06.51 onnettomuuspaikalle ja havaitsi pelastuslautan, jolla oli neljä ihmistä. Ensimmäistä vinsattaessa noin 12 metrin korkuinen aalto oli kääntää lautan ylösalaisin. Kaikkien neljän tultua pelastetuiksi, miehistö suuntasi kohti Hankoa pelastettujen huonon kunnan takia.

Q 99 teki vielä klo 08.31–11.25 välisenä aikana yhden pelastuslennon, mutta ei löytänyt enää eloon jääneitä eikä kuolleita. Tankattuaan Hangossa Q 99 lähti takaisin tukikohtaansa ja saapui sinne klo 16.10.

OH-HVD (Agusta Bell 412)

OH-HVD oli onnettomuusyönä valmiudessa tukikohdassaan Helsingissä. MRCC Turku pyysi klo 02.18 MRCC Helsinkiä hälyttämään OH-HVD:n. Miehistö hälytettiin kodeistaan klo 02.25. Miehistö oli koossa tukikohdassa klo 02.55 ja ilmoitettiin MRCC Helsingille. MRCC Helsinki ilmoitti, että MRCC Turku johtaa tilannetta ja OH-HVD:n tehtävä ilmoitetaan heti, kun MRCC Turku ja MRCC Helsinki ovat selvittäneet tilanteen. Kello 03.20 MRCC Helsinki ilmoitti, että ESTONIA oli uponnut ja käski OH-HVD:n ilmaan. Se saapui onnettomuusalueelle klo 05.32.

Kun OH-HVD ilmoittautui onnettomuuspaikalle saavuttuaan OSC:lle, se sai tehtäväksi poimia elossa olevia ihmisiä lautoilta ja merestä. Alueella oli nähtäväs-

sä 20–30 pelastuslauttaa, 2–3 pelastusvenettä ja runsaasti pelastusliivejä vedessä.

OH-HVD alkoi tarkastaa pelastuslauttoja. Kolmannelta lautasta löytyi neljä elossa olevaa ja heidät vietiin SILJA EUROPALLE. Tämän jälkeen OH-HVD jatkoi lauttojen tarkastamista ja pian löydettiin yhdeltä lautalta pahasti loukkaantunut ihminen. Hänet vietiin SILJA EUROPALLE. Muut lautalla olleet olivat kuolleet.

OH-HVD jatkoi tämän jälkeen lauttojen tarkastuksia 20 minuutin ajan. FINNMERCHANT oli havainnut läheisyydessään olleella lautalla elossa olevia ja OH-HVD kutsuttiin paikalle. Lautalta löytyi kaksi hyväkuntoista ihmistä. Heidät vietiin Hankoon, kun OH-HVD lähti sinne tankkaamaan.

OH-HVD palasi onnettomuuspaikalle klo 08.00 ja löysi merestä viisi kuollutta pelastusliivien varassa.

Päivän aikana OH-HVD jatkoi etsintöjä vain tankkausten keskeyttäessä ne klo 19.45 saakka. Seuraavana päivänä se jatkoi lentojaan aina hämärän tuloon asti ja nosti merestä yhdeksän kuollutta.

Q 91 (Super Puma)

Q 91 lähti Ronnebystä klo 03.45 ja saapui onnettomuusalueelle klo 05.50.

Operaation alussa Q 91 pudotti meren kaksi pelastuslauttaa. Se aloitti etsinnät alueella, joka oli noin 7–8 km lännempänä kuin muiden yksiköiden etsintäalueet. Etsinnän alussa havaittiin meressä useita lauttoja, joilla oli elossa olevia. Helikopteri vinssasi yhdeltä lautalta viisi henkeä. Seuraavalta lautalta vinssattiin ensin yksi pelastettava. Toisen pelastettavan vinssausyritys epäonnistui. Tämä oli paniikissa ja oli vähällä hukuttaa pintapelastajan. Vinssaus jouduttiin keskeyttämään. Q 91:n tarkoituksena oli ensin viedä pelastetut Utöön, mutta saatuaan kuulla, että siellä ei ollut enää saatavissa polttoainetta, se kääntyi kohti Maarianhaminaa.

Matkan aikana helikopterin koneistosta tuli kaksi kertaa lastuvaroitus (varoitus, että voimansiirtojärjestelmän liikkuvista osista on irronnut metallia). Q 91 laskeutui turvallisesti Maarianhaminaan,

mutta vian takia sen oli jätettävä pelastusoperaatio.

Y 64 (Boeing Kawasaki)

Y 64 lähti Bergasta klo 04.45, otti mukaansa Huddingen sairaalasta lääkärin ja sairaanhoitajan ja saapui onnettomuuspaikalle klo 05.52.

Y 64:n miehistö huomasi, että moni pelastuslautta tarkastettiin useammin kuin kerran, koska tarkastettuja lauttoja ei merkitty mitenkään. Tämän vuoksi miehistö ehdotti radiossa, että pintapelastaja leikkaisi jo tarkastettujen lauttojen katot auki.

Y 64 ryhtyi pelastamaan kolmea ihmistä, joista yksi oli lautalla, yksi makuullaan vedessä kiinnittyneenä lauttaan ja yksi elottomana kiinni lautan ajoankurissa. Helikopteri laski pintapelastajansa alas vedessä olevan pelastettavan viereen. Vaikkakin vinssin vaijeri oli vioittunut, pintapelastajan onnistui saada hänet ylös. Seuraava nostettava oli lautalla oleva mies. Hänellä ei ollut pelastusliiviä. Hän putosi veteen hieman ennen pääsemistään helikopteriin. Pintapelastaja hyppäsi hänen peräänsä ja onnistuikin saamaan hänestä otteen. Vinssi oli nyt kokonaan toimintakyvytön ja toinen helikopteri, Y 74, kutsuttiin pelastamaan molemmat. Pelastettava menehtyi kuitenkin ennen helikopterin saapumista.

Y 64 vei pelastetut Utöön. Helikopterin mukana ollut terveydenhoitohenkilöstö jätettiin myös sinne auttamaan suomalaista hoitohenkilöstöä. Henkilöstön pyynnöstä Y 64 kuljetti 20 eloon jäänyttä Utöstä Turun Yliopistolliseen keskussairaalaan. Tämän jälkeen Y 64 sai OSC:ltä luvan palata Bergaan korjauttamaan rikkoutunutta vinssiä. Se laskeutui sinne klo 15.30.

Y 74 (Boeing Kawasaki)

Y 74 lähti Bergasta klo 05.46 ja otettuaan Huddingen sairaalasta mukaansa lääkärin ja sairaanhoitajan se tuli klo 06.42 onnettomuuspaikalle. Päivä oli jo valjennut. Pelastustyön alussa Y 74 löysi lauttan, jolla oli kuollut ihminen pää veden alla. Samaan aikaan se sai kuitenkin radiolla viestin, että Y 64 oli joutunut jättä-

mään pintapelastajansa veteen. Y 74 lähti apuun.

Y 64:n paikannus oli vaikeaa, koska OSC:llä ei ollut tarkkaa tietoa eri helikopterien paikoista. Y 64:n pintapelastajalla oli otteessaan vainaja, joka nostettiin Y 74:än sen oman pintapelastajan avustuksessa. Kun kuollut saatiin sisälle helikopteriin, Y 74:n pintapelastaja putosi alaspäin noin metrin ja hän sai valjaista voimakkaan iskun alavartaloon. Hän antoi kuitenkin laskea itsensä vielä kerran alas, jotta hän voisi auttaa ylös toisen kuolleen. Tämä oli kuitenkin sotkeutunut pahasti lautan naruihin eikä häntä kyetty vinssaamaan.

Tässä vaiheessa Y 74:n päällikkö päätti, että vainajien nostaminen keskeytetään, koska meressä ja lautoilla saattoi olla vielä elossa olevia. Lopuksi Y 64:n pintapelastajalle laskettiin alas tyhjat valjaat, joiden varassa hänet vinssattiin ylös. Y 74:n pintapelastaja oli loukaantunut niin pahoin, ettei hän enää pystynyt työskentelemään. Työtä jatkoi Y 64:n pintapelastaja.

Y 74 löysi klo 07.15 lautan, jolla oli kolme elossa olevaa. Nämä nostettiin ylös helikopteriin. Pintapelastaja jouduttiin välillä nostamaan ylös räpylöiden pudotua aallokossa.

Y 69 ilmoitti klo 07.40 joutuneensa myös jättämään pintapelastajansa veteen vinssin rikkoutumisen takia. Mainittu pintapelastaja oli myös toimintakyvytön lyötyään päänsä ylösalaisin olleeseen pelastusveneeseen ja saatuaan aivotärähdyksen.

Y 74 lähti auttamaan Y 69:ää. Pintapelastajalle lähetettiin koukku ja valjaat ja hän pääsi niiden varassa ylös helikopteriin.

Ylösalaisin olleen pelastusveneeseen kölin päällä oli kolme elossa olevaa. Y 74:ssä ollut Y 64:n pintapelastaja laskettiin alas ja kaikki kolme pelastettavaa nostettiin ylös. Viimeistä nostettaessa voimakas aalto heitti pintapelastajan päin venettä ja hän loukkaantui. Kun Y 74:ssä oli jo kolme loukkaantunutta pintapelastajaa, se joutui keskeyttämään pelastustyön. Myös polttoaine alkoi olla vähissä. Kuusi pelastettua, loukkaantuneet pintapelas-

tajat ja kuollut onnettomuuden uhri vietiin Huddingen sairaalaan, jonne saavuttiin klo 09.30. Y 74 palasi klo 09.40 Bergaan miehistön vaihtoon.

Y 74 lähti uudelleen Bergasta klo 10.25 vaihdettuaan mekaanikon ja otettuaan mukaan kaksi uutta pintapelastajaa. Huddingen sairaalasta otettiin mukaan uusi lääkäri ja sairaanhoitaja. Onnettomuuspaikalle saavuttuaan helikopteri nosti eräältä lautalta ylös neljä sillä olleista viidestä kuolleesta. Viides, jolla ei ollut pelastusliiviä, huuhtoutui yli laidan ja hävisi aaltoihin.

Tämän jälkeen Y 74 sai etsintäalueen onnettomuusalueen etelälaidalta, mutta siellä ei ollut mitään onnettomuuteen viittaavaa. Se lähti tankkaamaan Hankoon. Hangossa Y 74 sai ARCC Arlandalta tiedon, ettei sen tarvitse enää jatkaa etsintää. Se lensi takaisin Bergaan, mutta poikkesi matkalla Utössä, mihin se jätti vainajat. Se laskeutui Bergaan klo 16.57.

Y 69 (Boeing Kawasaki)

Y 69 lähti Ronnebystä klo 04.30. Saavuttuaan onnettomuuspaikalle klo 06.45 se ilmoitautui OSC:lle ja sai kehotuksen odottaa. Samalla se sai kuitenkin näkyviinsä pelastuslautan, joka kuitenkin osoittautui tyhjäksi. Välittömästi tämän jälkeen tuli näkyviin myös ylösalaisin oleva pelastusvene, jonka kölin päällä oli kolme ihmistä. Kun pintapelastaja laskettiin veteen, voimakas aalto tarttui häneen ja hän sai veneestä iskun päähänsä. Kun häntä yritettiin vinssata ylös, vinssi ei toiminut. Y 69 joutui kutsumaan Y 74:n apuun. Y 74 onnistui nostamaan pintapelastajan ylös ja samoin veneen kölin päällä olleet.

Kun OSC:llä ei ollut antaa ilman toimivaa vinssiä olevalle helikopterille lisätehtäviä, Y 69 lähti kohti Maarianhaminaa.

Loppuajan Y 69 toimi tiedustelu- ja kuljetushelikopterina Turussa. Se lopetti operaation osaltaan iltapäivällä ja laskeutui Bergaan klo 15.30.

Seuraavana päivänä Y 69 suoritti onnettomuusalueella etsintöjä Y 72:lta siirretyllä miehistöllä. Kuusi kuollutta nostettiin.

Y 68 (Boeing Kawasaki)

Valmiudessa ollut helikopteri Y 68 nousi ilmaan Sävestä klo 03.45, saapui tankkausta varten Bergaan klo 05.15 ja onnettomuuspaikalle klo 06.45.

Välittömästi saapumisensa jälkeen Y 68 löysi ylösalaisin olevan pelastuslautan, jolla oli kuusi elossa olevaa ja viisi kuollutta. Kuusi elossa olevaa nostettiin helikopteriin. Nostaminen oli hyvin vaikeaa, koska lautta nousi ja laski aallokossa ja vinssin vajjeri oli vaarassa nykiä. Pelastetut olivat pahoin kylmettyneitä. Kun läheisyydessä ei näkynyt lauttoja tai veden varassa olevia pelastettavia, ohjaaja päätti kuljettaa pelastetut mahdollisimman nopeasti lääkärin hoitoon.

Y 68:n miehistö tiesi, että Q 91:llä (ks. edellä), joka oli jättämässä onnettomuusalueen samanaikaisesti, oli teknisiä ongelmia ja se oli menossa Maarianhaminaan. Varmistaakseen Q 91:n turvallisen perillepääsyn Y 68 päätti lentää myös Maarianhaminaan. Matkan aikana Y 68 pyysi lentokentälle kuusi ambulanssia ottamaan pelastetut vastaan.

Tankkauksen jälkeen Y 68 palasi onnettomuuspaikalle käynnistääkseen toisen etsintälennon. Tällä lennolla se löysi vain yhden kuolleen, joka ajalehti pelastusliivin varassa. Lennon päätteeksi vainaja kuljetettiin Nauvoon.

Tankattuaan Nauvossa Y 68 lähti kolmannelle lennolle. Se nosti merestä kaksi kuollutta ja vei heidät Turkuun. Tankkauksen jälkeen Y 68 palasi Bergaan, jonne se laskeutui klo 16.40.

Seuraavana päivänä Y 68 lensi uudella miehistöllä Bergasta Turkuun. Sen tehtävänä oli kuljettaa yhdessä erään suomalaisen helikopterin kanssa tiedotusvälineiden edustajia onnettomuuspaikalle klo 12.00 ja 19.00 välisenä aikana. Lentojen aikana Y 68 tarkkaili merialuetta, mutta yhtään elossa olevaa tai kuollutta ei löytynyt.

O 95 (Super Puma)

O 95 lähti klo 04.10 Söderhamnista kohti Bergaa, jonne se laskeutui klo 05.10 ohjeiden saamista ja tankkausta varten. Se nousi uudelleen ilmaan klo 06.00 ja heti saavuttuaan onnettomuuspaikalle klo

06.45 sen miehistö havaitsi meressä useita pelastuslauttoja ja -liivejä. Kello 07.20 mennessä oli kahdelta eri lautalta nostettu kuusi elossa olevaa. Tämän jälkeen O 95 lensi Utöön viemään pelastettuja ja tämän jälkeen Turkuun tankkausta varten. Seuraavalla pelastuslennolla klo 09.25–12.10 O 95:llä oli etsintäalue onnettomuuspaikan itäpuolella. Helikopteri tarkasti useita pelastuslauttoja, mutta enempää elossa olevia ei enää löytynyt. Helikopteriin nostettiin kolme vainajaa ja heidät vietiin Hankoon.

Kolmannella lennolla ei löydetty lisää kuolleita. O 95 palasi tukikohtaansa Söderhamniin klo 15.30 Hangon ja Bergan kautta.

OH-HVF (Super Puma)

OH-HVF oli onnettomuuden tapahtuessa tukikohdassaan Turussa, mutta riistutuna määräaikaishuoltoa varten. Kun Turun Vartiolentueen päällikkö saapui klo 03.45 MRCC Turkuun, hän ryhtyi toimenpiteisiin tämän helikopterin varustamiseksi operaatiovalmiiksi. Vartiolentueen tarkastuspäällikkö hyväksyi klo 05.40 koneen lentokelpoiseksi pelastus-tehtävän ajaksi.

OH-HVF nousi ilmaan klo 06.15 ja saapui onnettomuusalueelle klo 06.45. Kun se ei saanut radiolla yhteyttä OSC-Airiin, se kutsui alueella olevaa OH-HVG:tä ja sai ohjeen ryhtyä vinssaamaan pelastettavia lautoilta. OH-HVF tarkasti useita lauttoja, jotka osoittautuivat kuitenkin tyhjiksi. Parhaaksi työtavaksi havaittiin pian pintapelastajan laskeminen mereen tuulen alapuolelle, josta tämä ui lautalle. Eräällä lautalla oli yksi kuollut. Kun häntä yritettiin saada nostokoriin, suuri aalto kaatoi lautan ja hän katosi.

Tässä vaiheessa OH-HVF lähti tankkaamaan Nauvoon ja saapui sinne klo 09.35. Se lähti uudelleen alueelle klo 10.25 ja saapui sinne klo 10.45.

OH-HVG ilmoitti OH-HVF:lle lautasta, jolla oli paljon kuolleita. OH-HVF löysikin ylösalaisin kääntyneen lautan, jolla oli 12 kuollutta. Läheisyydessä oli myös kaksi naruistaan yhteen sotkeentunutta lauttaa, joiden välinaruissa oli kiinni kaksi kuollutta. OH-HVF nosti ylös-

alaisin olevalta lautalta kahdeksan kuollutta. Tässä vaiheessa havaittiin, että vinsin vaijeri oli rispaantunut. OH-HVF ilmoitti tilanteesta OSC:lle ja lensi Utöön, jonne se laskeutui klo 12.00. Utöstä oli polttoaine loppunut. Myös vaijeri todettiin niin huonoksi, että se piti vaihtaa. OH-HVF lähti Utöstä klo 12.45 ja vei matkalla SILJA EUROPALLE uuden OSC-Airin ja lennonjohtajan. Matkalla tarkastettiin vielä yksi lautta pintapelastajan avulla ja useita muita lauttoja tähyttämällä. Turkuun laskeuduttiin klo 13.55.

Toinen miehistö lähti Turusta lennolle kohti onnettomuuspaikkaa klo 15.35 ja vei matkalla Utöön kaksi poliisin tutkijaa. Onnettomuusalueella etsittiin eloonjääneitä ja kuolleita 1,5 tunnin ajan, mutta niitä ei enää löytynyt. Hankoon laskeuduttiin klo 18.55. Myöhemmin illalla OH-HVF kuljetti vielä kuusi pelastustoiimiin osallistunutta SILJA EUROPALta Turkuun.

Onnettomuuden jälkeisenä päivänä OH-HVF teki vielä yhden etsintälennon, jonka aikana se nosti seitsemän kuollutta. Lisäksi se toimi kuljetehtävissä.

X 92 (Mi-8)

Yhdessä muiden Suomen ilmavoimien Mi-8-helikoptereiden kanssa X 92 sai hälytyksen klo 03.15. Se lähti Utista klo 04.38, tankkasi Turussa ja saapui onnettomuuspaikalle klo 06.50.

Kun X92 saapui onnettomuusalueelle, se sai OSC-Airilta etsintäalueen ja tehtävän etsiä eloonjääneitä pelastuslauttoilta. Pintapelastaja kävi tarkastamassa useita lauttoja, mutta kaikki olivat tyhjiä. Tämän jälkeen miehistö sai tiedon, että tarkastetut lautat merkitään poijulla tai viiltämällä katto auki. Ensimmäisen lennon aikana ei löytynyt elossa olevia, sen sijaan kuolleita näkyi paljon.

Ensimmäisen lennon lopussa X 92 nosti MARIELLalta nostopaareilla yhden potilaan viedäkseen hänet Hankoon. Toisen potilaan nosto ISABELLalta jouduttiin siirtämään X 42:lle, koska potilaan saaminen kannelle vaati aikaa ja polttoaine oli vähissä.

Hankoon tehdyn välilaskun jälkeen X 92 palasi onnettomuusalueelle ja nosti

kahdeksan kuollutta, jotka vietiin Utöön. Nauvossa tapahtuneen tankkauksen jälkeen tehtiin vielä kolmas etsintälento, mutta tällöin ei enää löytynyt eläviä eikä kuolleita.

Seuraavana päivänä X 92 teki yhden lennon onnettomuusalueelle kuljettaen tiedotusvälineiden edustajia.

Perjantaina 30.9.1994 X 92 teki kolme etsintälentoa ja nosti merestä viisi kuollutta. Kolme näistä oli ilman pelastusliivejä. Helikopteri palasi Uttiin klo 19.43.

X 42 (Mi-8)

X 42 lähti Utista klo 04.45 ja laskeutui Turkuun tankkaamista varten ja otti mukaansa pintapelastajiksi seitsemän Turun kaupungin pelastuslaitoksen EKA-ryhmään kuulunutta miestä. EKA-miesten vieminen SILJA EUROPALLE epäonnistui, koska laiva keinui niin paljon, että helikopterikannelle laskeutuminen olisi ollut liian vaarallista. Tämän vuoksi he jäivät koko päiväksi helikopteriin ensiapuhenkilöstöksi.

Meressä oli näkyvissä noin 50 lauttaa. X 42 tarkasti ne silmämääräisesti matalalla lentäen. Lauttoihin, joiden katot olivat ehjät laskettiin pintapelastaja tarkastamaan tilanne. Pintapelastaja tutki 10 lauttaa, mutta elossa olevia ei löydettiin.

Lauttojen tarkastuksen aikana OH-HVG ilmoitti, että heidän on jätettävä kesken ihmisten pelastaminen yhdeltä lautalta polttoaineen vähyyden takia. X 42 vinssasi tältä lautalta ylös kolme elossa olevaa. Tämän jälkeen se haki ISABELLAlta yhden paripotilaan ja vei tämän ja pelastetut Turkuun.

Toiselle pelastuslennolle X 42 otti mukaansa kolme EKA-miestä pintapelastajiksi ja vinssimiehiksi. Se suoritti etsintää OSC:n osoittamalla alueella ja nosti kaksi kuollutta, jotka olivat pelastusveneissä.

Vietyään kolme uhria Hangosta Utöön, X 42 palasi onnettomuusalueelle ja nosti merestä neljä kuollutta. Kuolleet vietiin Utöön ja X 42 palasi Turkuun klo 18.03.

Seuraavana päivänä X 42 teki useita

etsintälentoja ja nosti merestä seitsemän kuollutta. Se palasi tukikohtaansa klo 21.44.

X 62 (Mi-8)

X 62 lähti Utista, teki välilaskun Turkuun ja saapui onnettomuuspaikalle klo 07.20. Se ilmoittautui SILJA EUROPALLE radiolla. Kun X 62:lla ei ollut pintapelastajaa, sille osoitettiin vain etsintätehtäviä. Kello 07.35 se määrättiin kuljettamaan lääkäreitä Turusta Utöön. Matkalla Turkuun se sai myös tehtävän kuljettaa palomiehiä Turusta Utöön ja pintaetsinnän johtajan Nauvosta SILJA EUROPALLE.

X 62 lähti Turusta klo 08.41 mukanaan viisi lääkärinä ja kuusi palomies-pintapelastajaa sekä lennonjohtaja (OSC-Air). Nauvosta otettiin mukaan pintaetsinnän johtaja. Lääkärit ja palomiehet jätettiin Utöön. Matkaa jatkettiin SILJA EUROPALLE, jonne laskeutuminen osoitettiin kuitenkin mahdottomaksi, kun laivan peräkansi nousi ja laski 10 metriä kerrallaan. Laivalle jätettävät oli vinssattava kannelle. Ennen viimeistä vinssaus-ta syntyi vaarallinen tilanne, kun laivan muodon synnyttämä turbulenssi oli vähällä aiheuttaa X 62:n iskeytymisen laivan helikopterikanteen. Viimeisen henkilön vinssaus onnistui vasta, kun laivaa oli käännetty.

Tämän jälkeen X 62 ryhtyi etsimään merestä eloonjääneitä sekä paikallistamaan ESTONIAN mahdollisesti synnyttämää öljylauttaa. Pian se löysikin pienen öljylautan. SILJA EUROPA:n keulan etupuolella oli vedessä 20–30 kuollutta pelastusliivien varassa, mutta elossa olevia ei näkynyt.

X 62 palasi Turkuun tankkaamaan ja jatkoi jälleen onnettomuusalueelle klo 12.44. Matkalla otettiin Utöstä mukaan kaksi Helsingin pelastuslaitoksen palomies-pintapelastajaa. Onnettomuusalueella ryhdyttiin tarkastamaan lauttoja ja yhtä kumollaan ollutta pelastusvenettä. Yhdeltä lautalta nostettiin yksi kuollut.

Pelastustyön aikana toinen pintapelastaja loukkaantui saatuaan vinssin koukun vaatteiden läpi reiteen. Työ oli keskeytettävä ja loukkaantunut pintapelastaja vietävä Hankoon hoitoon. Hankoon

X 62 saapui klo 15.28.

Tämän jälkeen X 62 teki vielä yhden etsintälennon klo 16.00–19.00, mutta sen aikana ei enää löytynyt eläviä eikä kuolleita. Seuraavana päivänä X 62 teki vielä yhden etsintälennon, mutta tällöinkään ei löytynyt enää eläviä eikä kuolleita.

U 280 (Sea King) ja U 277 (Sea King)

Visbyssä tapahtuneen tankkauksen jälkeen U 280 ja U 277 lensivät yhdessä ja saapuivat onnettomuuspaikalle klo 08.15.

OSC antoi helikoptereille etsintäalueen ja ne toimivat yhdessä. Lennon aikana ei löytynyt yhtään elossa olevaa. Tässä vaiheessa ei vielä nostettu kuolleita merestä. Helikopterit lensivät sitten Hankoon ja sieltä klo 12.15 takaisin Tanskaan.

OH-HVH (Agusta Bell 412)

Rovaniemellä oli valmiudessa Agusta Bell 206-helikopteri (OH-HRH). Tehtävän laadun vuoksi miehistö päätti ottaa käyttöön suuremman Agusta Bell 412-helikopterin OH-HVH. Siihen otettiin myös vaihtomiehistö.

OH-HVH lähti Rovaniemeltä klo 05.10 ja saapui onnettomuusalueelle klo 10.15. OSC-Air antoi ensimmäiseksi tehtäväksi tarkastaa pelastuslauttoja ja etsiä myös merestä mahdollisia elossa olevia. OH-HVH sai myös tiedon tarkastettujen lauttojen merkitsemistavasta. Pintapelastajaa ei tällä lennolla laskettu alas, koska lautat voitiin tarkastaa yläpuolella leijumalla. OH-HVH palasi Hankoon klo 12.45.

OH-HVH lähti klo 13.30 uudelle lennolle tarkistaakseen, onko löydettävissä öljypäästöä, joka voisi paljastaa hylyn sijainnin. Alueelta löytyikin noin 0,5 NM:n pituinen öljyvana. OH-HVH sai pian kehotuksen siirtyä erään venäläisen rahtialuksen luo, koska sieltä epäiltiin pelastustöissä olleiden pudonneen veteen. Pian kävi kuitenkin ilmi, että aluksen lähellä oli meressä kolme kuollutta ESTONIAN uhria. Kun paikalla oli kaksi muuta helikopteria, OH-HVH sai luvan siirtyä kauemmaksi. Nostettuaan merestä yhden kuolleen ja tarkastettuaan vielä kaksi lauttaa, OH-HVH lähti viemään

vainajaa Utöön. Tämän jälkeen se lensi Turkuun miehistön vaihtoon ja laskeutui sinne klo 16.00.

Toinen miehistö lähti ensimmäiselle lennolle klo 16.30. OSC-Air antoi sille etsintätehtäviä. Saatuaan tiedon, että eräs laiva oli havainnut meressä kolme kuollutta, OH-HVH meni paikalle. Kaksi kuollutta nostettiin helikopteriin ja vietiin Utöön. OH-HVH lähti tankkausta varten Nauvoon, laskeutui sinne klo 19.20 ja lähti uudelleen ilmaan klo 19.50. Illan aikana OH-HVH teki vielä yhden ensiapuryhmän kuljetuksen sekä yhden onnettomuudessa loukkaantuneen siirron Hangosta Turkuun sairaalaan. Viimeinen tehtävä päättyi seuraavan päivän puolella klo 00.55.

OH-HVH oli vielä kahden seuraavan päivän ajan etsintä- ja kuljetustehtävissä. Se nosti 30.9.1994 merestä vielä yhden kuolleen.

Y 61 (Boeing Kawasaki)

Y 61 lähti Bergasta klo 10.30 ja otti mukaansa kaksi sairaanhoitajaa Huddingen sairaalasta. Saavuttuaan onnettomuuspaikalle klo 11.40, Y 61 sai etsintäalueen hylyn oletetun uppoamispaikan koillispuolelta. Sieltä ei löytynyt kuitenkaan muuta kuin tyhjiä pelastusliivejä. Seuraavaksi Y 61 määrättiin etsimään pelastusveneitä ja -lauttoja. Lauttojen katot leikattiin auki tarkastuksen jälkeen ja muiden helikopterien miehistöille ilmoitettiin suoritetuista toimenpiteistä. Sen paremmin elossa olevia kuin kuolleitakaan ei löytynyt.

Y 61 lensi Hankoon tankkausta ja vinsin tarkastusta varten, koska vinsistä oli tullut palaneen käryä. Laskeutumisen jälkeen Y 61 määrättiin palaamaan Bergaan. Matkalla se kuljetti seitsemän kuollutta Turkuun. Y 61 laskeutui Bergaan klo 19.00.

Y 75 (Boeing Kawasaki)

Y 75 oli saanut tehtävän viedä lääkäri ja psykologi Karoliinisesta Sairaalasta SILJA SYMPHONYlle. Se lähti Bergasta klo 13.00. Lennolla oli mukana myös kaksi journalistia. Matkalla onnettomuusalueelle Y 75 sai venäläiseltä kauppa-

alukselta tiedon, että aluksen lähellä meressä on kolme kuollutta. Tultuaan paikalle klo 14.10 Y 75:n miehistö näki kuolleet. Näistä kaksi oli täysin upoksis- sa, mutta yhdellä oli pää vedenpinnan yläpuolella. Viimeksi mainittu nostettiin helikopteriin. Tämän jälkeen lääkäri ja psykologi vietiin SILJA SYMPHONYlle, jonne heidät vinsattiin klo 15.00.

Y 75 palasi venäläisen aluksen luo ja nosti toisen kuolleen. Kolmannen oli Y 68 nostanut Y 75:n käydessä SILJA SYMPHONYlla. Y 75 vei kuolleet Utöön ja palasi Bergaan klo 17.05.

X 82 (Mi-8)

Aamulla Utin helikopteritukikohdan henkilöstö miehitti lisää helikoptereita pelastustoimia varten. X 82 lähti Utista klo 12.26. Kolme Helsingin pelastuslaitoksen palomies-pintapelastajaa otettiin mukaan Utöstä. X 82 saapui onnettomuusalueelle klo 15.25 ja sai tehtäväkseen tarkastaa kauimmaksi ajatununeita lauttoja. Lennon aikana ei löydetty eläviä eikä kuolleita.

O 98 (Super Puma)

O 98 lähti Söderhamnista klo 11.55. Matkalla onnettomuusalueelle se otti mukaansa Upsalasta lentäjän ja kaksi pintapelastajaa. Hangossa tapahtuneen tankkauksen jälkeen O 98 lähti onnettomuuspaikalle klo 15.05 ja palasi takaisin Hankoon klo 18.40. Lennon aikana ei löytynyt elossa olevia eikä kuolleita.

Yöytyttyään Turussa O 98 lensi seuraavana päivänä Hankoon ja teki klo 09.25–13.15 vielä yhden etsintälennon löytämättä elossa olevia tai kuolleita. O 98 lähti takaisin Söderhamniin klo 14.00.

Y 72 (Boeing Kawasaki)

Y 72 teki yhden etsintälennon, joka alkoi Bergasta klo 15.00 ja päättyi sinne klo 19.40. Lennolla oli mukana miehistö ja kaksi journalistia. OSC:n antamalta etsintäalueelta löytyi vain tyhjiä pelastuslauttoja ja -liivejä.

Seuraavana päivänä sama miehistö sai käyttöönsä Y 69:n. Y 72 sai uuden miehistön, joka lähti Bergasta klo 09.19 ja haki Huddingen sairaalasta lääkintä-

ryhmän. Y 72 lensi Turkuun, jossa miehistö sai tilanneselostuksen. Y 72 lähti onnettomuusalueelle klo 13.07.

Y 72 aloitti etsinnät sille määrättyllä etsintäalueella klo 13.50. Nostettuaan kolme ruumista Y 72:n miehistö teki havainnon, että kuolleet ja esineet ajelehtivat hyvin suppealla alueella. Merestä nostettiin vielä kaksi kuollutta. Kello 16.40 helikopteri lähti Utöön jättääkseen kuolleet sinne. Miehistö sopi operaatiota johtaneen vartiolaiva TURSAKSEN kanssa, että Y 69 ottaa Y 72:n etsintäalueen. Paluumatkalle lähdettiin klo 19.50.

Y 76 (Boeing Kawasaki)

Y 76 lensi tukikohdastaan Sävestä Bergaan ja lähti sieltä klo 16.00 kohti onnettomuusalueetta. Helikopterissa oli kaksi journalistia. Y 76:lle annettiin etsintäalue onnettomuusalueen eteläosasta. Paluu Bergaan tapahtui klo 20.25. Lennon aikana ei löytynyt eläviä eikä kuolleita.

ES-XAC (Mi-2) ja ES-XAB (Mi-2)

Onnettomuuspäivänä virolaiselle AeroCo-nimiselle yhtiölle kuulunut Mi-2-tyyppinen helikopteri ES-XAC teki etsintälennon pitkin Viron pohjoisrannikkoa. Saman yhtiön toinen helikopteri, ES-XAB jatkoi näitä lentoja seuraavina päivinä.

RA 22511 (Mi-8)

Venäläinen, siviilikäytössä ollut Mi-8-tyyppinen helikopteri RA 22511 saapui onnettomuusalueelle myöhään onnettomuuspäivän iltapäivällä. Myöhemmin iltapäivällä se laskeutui Turkuun.

RA 22511 oli varustettu meripelastustehtäviin, mutta sen miehistöltä puuttui kunnollinen merilentovaatetus. Onnettomuuspäivän jälkeisenä iltapäivänä RA 22511 sai etsintätehtävän, minkä jälkeen se palasi tukikohtaansa.

7.5.6

Kiinteäsiipisten lentokoneiden toiminta

OH-PRB (Piper Navajo)

Suomen rajavartiolaitoksen Turkuun si-

joitetun Navajo-lentokoneen, OH-PRB, miehistö hälytettiin klo 04.45. Lentokone lähti klo 05.47 ja saapui onnettomuuspaikalle klo 06.13. Se lensi helikopterien yläpuolella, etsi pelastuslauttoja ja ilmoitti helikoptereille ja laivoille niiden sijainnista. Koska radioyhteydet eivät toimineet kunnolla, OH-PRB toimi linkkikoneena laivojen, MRCC:n ja helikopterien välillä. Se palasi Turkuun klo 10.25. Miehistön vaihdon jälkeen se lähti klo 11.15 onnettomuuspaikalle etsintätehtäviin. Se palasi Turkuun klo 15.35. Kolmas lento tehtiin klo 16.20–20.45.

Seuraavana aamuna OH-PRB lähti klo 06.10. Onnettomuusalueelle saavuttuaan miehistö antoi tilannekatsauksen, jonka pohjalta tilanne voitiin selostaa helikoptereille. Päivän aikana lentokone teki kolme etsintälentoa.

OH-PRB jatkoi etsintälentojaan 4.10.1994 saakka.

SE - KVG (Casa)

Ruotsin rannikkovartioston Casa-212-lentokone SE-KVG oli onnettomuusyönä Turussa, koska se oli osallistunut edellisenä yönä Suomen ja Ruotsin yhteiseen öljyntorjuntaharjoitukseen Turun seudulla. Saatuaan tiedon onnettomuudesta,

Ruotsin rannikkovartioston johtokeskus hälytti Suomessa olleet yksikkönsä.

Hälytyksen saatuaan SE-KVG:n miehistö lähti heti hotellistaan Paraisilta kohti Turku.

SE-KVG oli lähtövalmiina klo 06.15. Myös se sai tehtävän toimia etsintä- ja linkkikoneena. Se teki onnettomuuspäivänä kaksi etsintälentoa onnettomuusalueelle, klo 06.30–09.30 sekä 11.25–14.45. Se etsi OSC:n antamien ohjeiden mukaan pelastuslauttoja ja -veneitä sekä pelastusliivien varassa olevia ja ilmoitti havaitsemansa kohteet OSC:lle.

Myös toinen Ruotsin rannikkovartioston Casa-212-lentokone, SE-IVF siirrettiin tukikohdastaan Sturupista Gotlantiin sen varalta, että sitä tarvittaisiin. Konetta ei kuitenkaan määrätty ESTONIAN onnettomuuteen liittyviin tehtäviin.

ES-PLW (L-410) ja OH-AYH (AA-5)

Onnettomuuspäivänä ja useina päivinä sen jälkeen Viron valtion L-410-tyyppinen lentokone ES-PLW teki etsintälentoja Viron rannikolla. Myös AeroCo:n vuokraama AA-5 tyyppinen lentokone OH-AYH osallistui näihin lentoihin 29.9.1994 alkaen.

7.5.7

Pelastettujen kuljettaminen turvaan

Ensimmäisenä paikalle tulleella helikopterilla oli ohje kuljettaa pelastetut lähimmille matkustaja-autolautoille ja klo 02.22 MRCC Turku käski alusten panna helikopterikannet laskeutumisvalmiuteen. Kuitenkin vain kaksi helikopteria, Super Puma OH-HVG ja Agusta Bell 412 OH-HVD pystyi laskeutumaan helikopterikansille.

Utön linnakesaaresta, joka on uloin saari ennen onnettomuuspaikkaa, muodostui tärkein pelastettujen kokoamiskeskus. Helikopterit toivat kaikkiaan 24 pelastettua linnakkeeseen edelleen sairaalahoitoon kuljettamista varten.

Yhteenveto pelastettujen sijoittumisesta eri sairaaloihin on taulukossa 7.8.

Taulukko 7.8 Pelastettujen sijoittuminen sairaaloihin.

Sairaala	Lukumäärä
Helsingin yliopistollinen keskussairaala (HYKS)	20
Kirurginen sairaala	1
Marian sairaala	16
Länsi-Uusimaan aluesairaala, Tammisaari	4
Hangon terveyskeskus	8
Paraisten terveyskeskus	4
Turun yliopistollinen keskussairaala (TYKS), Turku	38
Maarianhaminan keskussairaala	8
Huddingen sairaala, Tukholma	8
Södersjukhuset (SÖS), Tukholma	31
Pelastettujen kokonaismäärä	138 ¹
Pelastuneita	137

¹ Yksi pelastettu kuoli Huddingen sairaalassa

Taulukko 7.9 Pelastuneet, tunnistetut vainajat ja kadoksissa olevat henkilöt.

	Matkustajat			Miehistö			Kaikki		
	Miehiä	Naisia	Kaikkiaan	Miehiä	Naisia	Kaikkiaan	Miehiä	Naisia	Kaikkiaan
Pelastuneet	80	14	94	31	12	43	111	26	137 ¹⁾
Tunnistetut vainajat	35	23	58	18	19	37	53	42	95 ²⁾
Kadoksissa	303	348	651	37	69	106	340	417	757 ³⁾
Kaikkiaan	418	385	803	86	100	186	504	485	989

¹ 138 pelastui, yksi pelastettu kuoli myöhemmin.

² 92 ensimmäisten päivien aikana, kaksi löydettiin myöhemmin, yksi pelastettu kuoli.

³ 759 ensimmäisten päivien aikana, kaksi löydettiin myöhemmin.

Taulukko 7.10 Matkustajien ja miehistön kansallisuus.

Maa	Kaikkiaan	Pelastunut	Kadoksissa	Tunnistettuja vainajia
Alankomaat	2	1	1	
Kanada	1		1	
Latvia	23	6	13	4
Liettua	4	1	3	
Marokko	2		2	
Nigeria	1		1	
Norja	9	3	6	
Ranska	1		1	
Ruotsi	552	51	461	40 ²
Saksa	8	3	4	1
Suomi	13	3	9	1
Tanska	6	1	5	
Ukraina	2	1	1	
Valko-Venäjä	1		1	
Venäjä	15	4	10	1
Viro	347	63 ¹	237	47
Yhdistyneet Kuningaskunnat	2	1	1	
Kaikkiaan	989	138	757	94
%	100	14	77	9

¹ Yksi pelastetuista kuoli myöhemmin sairaalassa.

² Yksi kadonnut löydettiin kuolleen 17.10.1994 ja toinen 11.5.1996.

Taulukko 7.11 Matkustajien ja miehistön ikäjakauma.

Ikä	Miehiä	%	Naisia	%	Kaikkiaan	%
<15	9	2	6	1	15	2
15–19	20	4	20	4	40	4
20–24	60	12	40	8	100	10
25–34	85	17	77	16	162	16
35–44	98	19	85	18	183	18
45–54	82	16	106	22	188	19
55–64	61	12	73	15	134	14
65–74	76	15	69	14	145	15
>75	13	3	9	2	22	2
Kaikkiaan	504	100	485	100	989	100

7.6

Onnettomuuden uhrin

7.6.1

Tietoja uhreista ja pelastuneista

Viimeisten, 4.1.1996 päivättyjen matkustaja- ja miehistöluetteloiden perusteella voidaan olettaa 989 ihmisen, 17 eri maasta, olleen aluksella. Taulukoissa 7.9–7.13 on tilastotietoja matkustajista, miehistöstä, eloon jääneistä, tunnistetuista vainajista sekä kadoksissa olevista.

Vain 26 (5 %) aluksella olleista naisista pelastui. Miesten vastaava luku oli 111 (22 %).

Enemmistö pelastuneista oli iältään 15–44 vuoden välillä. Yli 65-vuotiasta miehistä pelastui 3 %, naisista ei yksikään.

7.6.2

Ruumiinauusten tuloksia

Viron poliisi pyysi Suomen poliisilta apua onnettomuuden uhrien kuolemansyiden selvittämisessä ja tunnistamisessa. Ruotsin viranomaisten hyväksytyä tämän menettelyn, tunnistaminen käynnistyi virallisesti.

Ruumiinauustus tehtiin kaikille ensimmäisinä onnettomuuden jälkeisinä päivinä löydettyille uhreille. Kaikki ruumiinauukset, yhtä Tukholmassa tehtyä lukuun ottamatta, tehtiin Helsingin yliopiston oikeuslääketieteen laitoksella, jolla oli Suomessa parhaat voimavarat tätä varten.

Kaikissa hukkumistapauksissa hypotermia katsottiin toissijaiseksi kuolinsyyksi. Uhreista 25 oli alastomia tai melkein alastomia, 18:lla oli erittäin riittämätön vaatetus ja 40:lla onnettomuuden aikaan sääolosuhteisiin riittämätön vaatetus. Vain 10 uhrilla oli lisävaatetusta.

Murtumia tai sisäelinten vaurioita todettiin 28 tapauksessa. Kaikilla vainajilla oli vähäisiä tai suurehkoja pintanaarmuja, ruhjeita jne.

Alkoholilla ja/tai lääkkeillä ei ollut merkittävää roolia. Vain kolmella uhrilla oli enemmän kuin 0,5 promillea alkoholia veressään. Tavallisia huumeita ei löytynyt.

Taulukko 7.12 Pelastuneiden ikäjakautuma ja pelastuneiden prosentuaalinen osuus kussakin ikäryhmässä

Ikä	Miehiä	%	Naisia	%	Kaikkiaan	%
<15	1	11	0		1	7
15–19	7	35	2	10	9	23
20–24	26	43	4	10	30	30
25–34	25	29	10	13	35	22
35–44	30	31	6	7	36	20
45–54	16	20	3	3	19	10
55–64	4	7	1	1	5	4
65–74	2	3	0		2	1
>75	0		0		0	
Kaikkiaan	111	22	26	5	137	14

Taulukko 7.13 Kuolinsyyt.

Peruskuolinsyy	Miehiä	Naisia	Kaikkiaan
Hukkuminen	35	34	69
Myötävaikuttanut tekijä:			
Hypotermia	35	34	69
Vammat	6	8	14
Sydänsairaus	2	–	2
Hypotermia	16	6	22
Myötävaikuttanut tekijä:			
Sydänsairaus	2	–	2
Vammat	1	1	2
Myötävaikuttanut tekijä:			
Hypotermia	1	–	1
Kaikkiaan	52	41	93

Huomautus: Myöhemmin löydetty kaksi kuollutta eivät sisälly lukuun.