



Veneonnettomuus yleisötapahtumassa Hangon satamassa 8.8.2020



ALKUSANAT

Onnettomuustutkintakeskus päätti turvallisuustutkintalain (525/2011) 2 §:n nojalla tutkia Poker Run -yleisötapahtumassa 8.8.2020 tapahtuneen veneonnettomuuden. Turvallisuustutkinnan tarkoituksena on yleisen turvallisuuden lisääminen, onnettomuuksien ja vaaratilanteiden ehkäiseminen sekä onnettomuuksista aiheutuvien vahinkojen torjuminen. Turvallisuustutkintaa ei tehdä oikeudellisen vastuun kohdentamiseksi.

Tutkintaryhmän johtajaksi nimettiin erikoistutkija Ilkka Kervinen ja jäseniksi turvallisuusasiantuntija Petri Koistinen, kapteeniluutnantti evp Jari Alanen, vanhempi konstaapeli Juho Henttonen, ensihoidon kenttäjohtaja Jouni Kujala ja yhteiskuntatieteiden maisteri Kirsti Haimila. Tutkinnanjohtaja oli aluksi johtava tutkija Esko Värttiö ja 17.8.2020 alkaen johtava tutkija Kai Valonen.

Turvallisuustutkinnassa selvitetään tapahtumien kulku, syyt ja seuraukset sekä tehdyt pelastustoimet ja viranomaisten toiminta. Tutkinnassa selvitetään erityisesti, onko turvallisuus otettu riittävästi huomioon onnettomuuteen johtaneessa toiminnassa sekä onnettomuuden tai vaaran aiheuttajina taikka kohteina olleiden laitteiden ja rakenteiden suunnittelussa, valmistuksessa, rakentamisessa ja käytössä. Lisäksi selvitetään, onko johtamis-, valvonta- ja tarkastustoiminta asianmukaisesti järjestetty ja hoidettu. Tarvittaessa on myös selvitettävä mahdolliset puutteet turvallisuutta ja viranomaisia koskevissa säännöksissä ja määräyksissä.

Tutkintaselostus sisältää selostuksen onnettomuuden kulusta, onnettomuuteen johtaneista tekijöistä ja onnettomuuden seurauksista sekä asianomaisille viranomaisille ja muille toimijoille osoitetut turvallisuussuositukset sellaisiksi toimenpiteiksi, jotka ovat tarpeen yleisen turvallisuuden lisäämiseksi, uusien onnettomuuksien ja vaaratilanteiden ehkäisemiseksi, vahinkojen torjumiseksi sekä pelastus- ja muiden viranomaisten toiminnan tehostamiseksi.

Onnettomuuteen osallisille sekä tutkittavan onnettomuuden alalla valvonnasta vastaaville viranomaisille on varattu tilaisuus antaa lausuntonsa tutkintaselostuksen luonnoksesta. Lausunnot on otettu huomioon tutkintaselostusta viimeisteltäessä. Yhteenveto lausunnoista on tutkintaselostuksen lopussa. Yksityishenkilöiden antamia lausuntoja ei turvallisuustutkintalain mukaisesti julkaista.

Tutkintaselostus ja tiivistelmä on julkaistu 22.4.2021 Onnettomuustutkintakeskuksen verkkosivuilla osoitteessa www.turvallisuustutkinta.fi.

SISÄLLYSLUETTELO

ALKUSANAT	2
1 TAPAHTUMAT	4
1.1 Tapahtumien kulku.....	4
1.2 Hälytykset ja pelastustoimet.....	9
1.3 Seuraukset.....	10
2 TAUSTATIEDOT	11
2.1 Toimintaympäristö, laitteet ja järjestelmät.....	11
2.2 Olosuhteet	13
2.3 Tallenteet.....	15
2.4 Onnettomuuteen liittyvät henkilöt, organisaatiot ja turvallisuudenhallinta.....	15
2.5 Viranomaisten ennalta ehkäisevä toiminta.....	19
2.6 Pelastustoiimiin osallistuneet organisaatiot ja niiden toimintavalmius	20
2.7 Sädökset, määräykset ja ohjeet.....	21
2.8 Muut selvitykset	23
2.8.1 Nopeiden veneiden määrä ja kuljettajavaatimukset	23
2.8.2 Koeajovideot veneen hidastuvuudesta	24
2.8.3 Onnettomuustutkintakeskuksen aiemmat tutkinnat.....	27
3 ANALYYSI.....	28
3.1 Tapahtuman analysointi.....	28
3.1.1 Tapahtuman suunnittelu.....	28
3.1.2 Kaluston valinta.....	29
3.1.3 Ajaminen.....	30
3.1.4 Törmäys	30
3.1.5 Pelastustoimet.....	30
4 JOHTOPÄÄTÖKSET.....	32
5 TURVALLISUUSSUOSITUKSET	33
5.1 Yleisötapahtumien turvallisuusjärjestelyt, vaatimukset ja osaaminen.....	33
5.2 Turvaetäisyydet ja suojaavat rakenteet.....	34
5.3 Nopeat veneet vesiliikenteessä.....	34
5.4 Toteutetut toimenpiteet	34
YHTEENVETO TUTKINTASELOSTUSLUONNOKSESTA SAADUISTA LAUSUNNOISTA	37

1 TAPAHTUMAT

1.1 Tapahtumien kulku

Hangon sataman luona järjestetyssä Poker Run -veneilytapahtumassa sattui lauantaina 8.8.2020 kello 12.29 katsojan kuolemaan johtanut onnettomuus.

Tapahtumaa on järjestetty vuodesta 2006 lähtien. Vuonna 2020 Poker Run -tapahtuma koostui kahdesta osasta. Ensimmäinen osa oli Hangon huvivenesataman edustalla järjestetty moottoriveneiden huippunopeuden mittausta. Toinen osa oli myöhemmin päivällä ajettava veneiden reittiajo. Reittiajossa veneet kiertävät ennalta määritellyn reitin, jolla on neljä rastia. Osallistujat saavat kultakin rastilta mukaansa pelikortin. Viimeisenä kohteena on määränpääsatama, jossa korttien muodostamat ”pokerikädet” arvioidaan ja parhaan käden saanut venekunta on voittaja. Tapahtuma ei ole moottoriurheilukilpailu, vaan yleisötapahtuma. Näin ollen se ei kuulu kansallisten tai kansainvälisten moottoriurheiluliittojen alaisuuteen.

Hangon Poker Run -tapahtumassa ajetaan suuritehoisilla, jopa yli 2 500 hevosvoimaisilla veneillä. Huippunopeudet ovat yli 110 solmua eli yli 200 km/h. Vuoden 2020 tapahtumaan osallistui noin 50 venekuntaa.

Yleisön oli mahdollista seurata nopeusmittaustapahtumaa rannalta tai omista veneistään lähellä määriteltyä ajorataa. Yleisöveneitä oli paikalla suurin piirtein 150. Kaikkiaan yleisöä oli Hangon huvivenesataman alueella tuhansia. Nopeusmittausradan pituus oli vajaat 2 kilometriä eli noin yksi merimaili ja leveys nopeusmittauskohtaa merkinneiden poijujen kohdalla noin 100 metriä. Nopeus mitattiin meripelastusalukselta tutkalla.

Nopeuskilpailuun osallistuville kuljettajille järjestettiin lauantaina 8.8.2020 kuljettajakokous, jossa järjestäjän kouluttaja ohjeisti ajotapahtumasta ja alueella liikkumisesta. Samassa tilaisuudessa Suomenlahden merivartiosto informoi kuljettajia ja järjesti kuljettajien alkoholipuhallutuksen.

Ohjelman mukaan veneiden yhteiskäynnistys ja lähtö satamasta tapahtui lauantaina 8.8.2020 kello 12.00. Venekunnat lähtivät liikkeelle ja valmistautumaan päivän ohjelmaan, jossa seuraavana oli kello 12.30 alkava nopeusmittaus Hangon huvivenesataman edustalla. Osa lähti siirtymään nopeusmittausajon aloituspaikalle vajaan 2 km:n päähän itään mittauspisteestä. Yksi veneistä kävi vielä satamasta lähdön jälkeen tankkaamassa jakeluasemalla. Reittiajon yhteislähtö oli aikataulutettu tapahtumaan huvivenesataman edustalta kello 13.15.

Katamaraanityyppinen eli kaksirunkoinen kahdella perämoottorilla varustettu onnettomuusvene siirtyi muiden veneiden mukana nopeusmittauksen lähtöpaikalle. Siellä järjestäjän edustaja lähetti veneitä matkaan kohti mittauspistettä. Ajo tapahtui numerjärjestyksessä. Sininen RIB-vene¹ antoi lähtöluvan ajamalla kulloisenkin veneen luokse. Ensimmäinen vene lähti nopeusajosuoritukseen noin kello 12.25, jonka jälkeen veneitä lähetettiin matkaan noin puolen minuutin välein. Onnettomuusvene oli lähtöjärjestyksessä neljäntenä. Kuljettaja oli yksin veneessä ja sai lähtöluvan. Hän oli jutellut edellä lähteneen veneen kuljettajan kanssa ja pyrki hieman viivyttämään lähtöään, jotta ei huomattavasti nopeammalla veneellään saavuttaisi liiksi edellä lähtenyttä. Onnettomuusvene lähti ajamaan kohti mittauspistettä ja kuljettaja pyrki saamaan veneen mahdollisimman suureen nopeuteen.

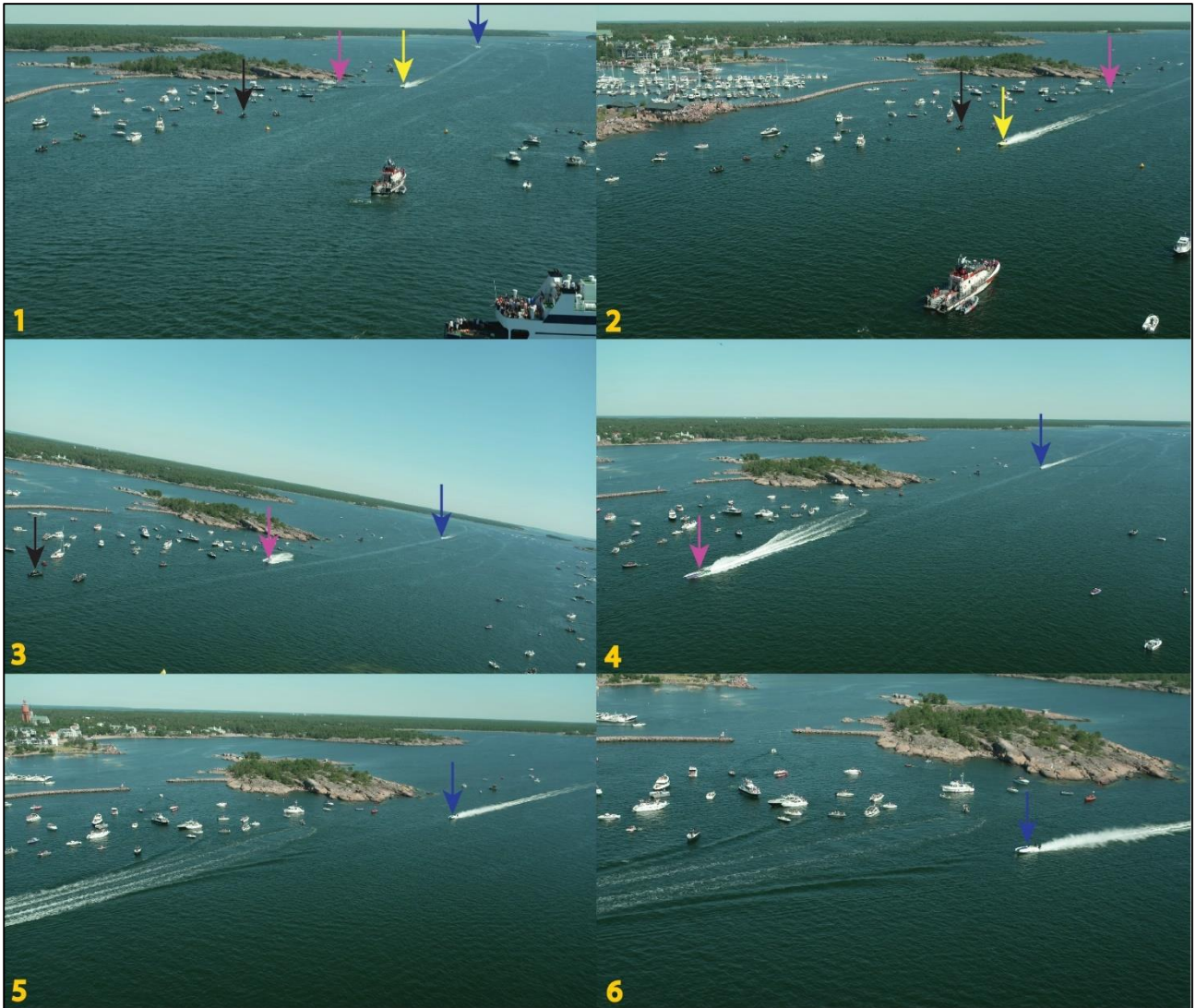
¹ Rigid Inflatable Boat eli kovapohjainen kumivene.



Kuva 1. Ilmakuva, johon on merkittynä keltaisella viivalla nopeusmittauskohta ja punaisella ovaalilla nopeusmittaukseen osallistuvien veneiden lähtöpaikka. Hangon huvivenesatama on kuvan vasemmassa reunassa. Yleisöveneitä on sijoittuneena molemmin puolin nopeusajoaletta. Onnettomuusvene näkyy pienenä valkoisena pisteenä lähtöalueen lähellä. (Kuva: Tactical Vision Unit Oy, merkinnät OTKES)

Molemmin puolin nopeusmittausrataa oli lukuisia yleisöveneitä. Niiden joukossa oli vielä yksi tapahtumaan osallistuva vene, joka oli käynyt tankkaamassa veneensä ennen siirtymistä nopeusmittauksen lähtöpaikalle odottamaan ajovuoroaan. Kuljettaja päätti lähteä yleisövenien joukosta kohti nopeusajolinjaa katsottuaan mielestään sopivan välin. Hän havaitsi linjaa pitkin tulevan keltaisen veneen ja lähti sen perään. Tarkoituksena oli kiertää kauempaa nopeusmittauksen lähtöpaikkaan. Keltainen vene ajoi nopeusajolinjan oikeaa reunaa, johon myös perään lähtenyt vene kiihdytti. Kiihdytyksestä muodostui peräaaltoja, jotka olivat lähes nopeusajoradan suuntaiset.

Nopeusajoon juuri hetkeä aiemmin lähtenyt katamaraani lähestyi peräaaltoja lähes 100 solmun nopeudella. Veneen ajolinja noudatteli edellä menneen keltaisen veneen linjaa ja oli nopeusajoaletan oikeassa reunassa.



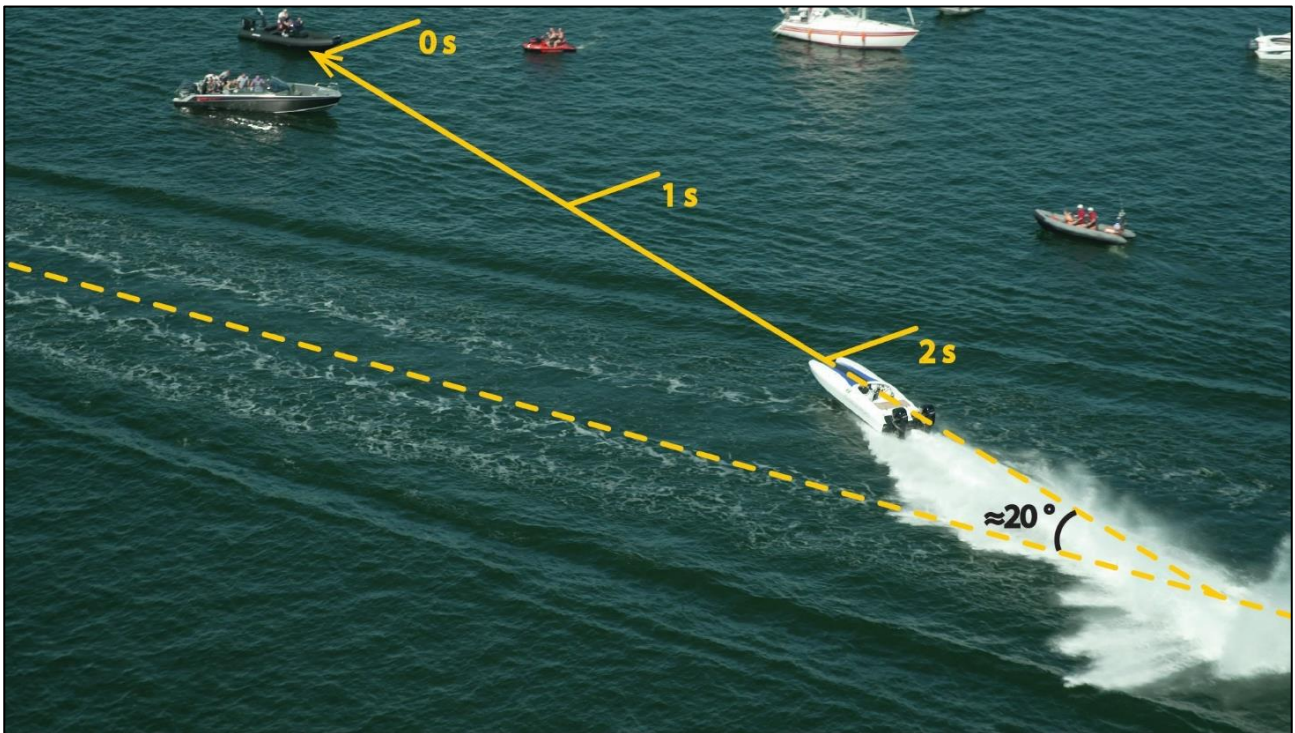
Kuva 2. Kuvasarja tilanteen etenemisestä: Mustalla nuolella on merkitty törmäykseen joutunut katsojavenne, keltaisella edellä ajanut nopeusmittaukseen osallistunut keltainen vene, violetilla tankkaamasta tullut ja lähtöpaikalle siirtymässä ollut powerboat-vene ja sinisellä nopeusmittausajoa ajanut katamaraanivene. (Kuvat: Tactical Vision Unit Oy, merkinnät OTKES)

Katamaraani osui aallot muodostaneesta veneestä jääneisiin peräaaltoihin lähes pitkittäin. Ensimmäisenä aaltoon osui vasen ponttooni ja vene hyppäsi aallosta. Viiston osuman takia vene kiertyi hypyn aikana oikealle. Vene laskeutui ensin oikean ponttoonin varaan ja siitä suoristuessaan vasen ponttooni osui toisen peräaallon sivuun. Näiden osumien seurauksena vene muutti kulkusuuntaansa oikealle kohti yleisöveneitä. Veneen kurssi muuttui noin 20 astetta (kuva 4). Pompun seurauksena kuljettaja sinkoutui pois istuimeltaan. Kuljettaja päätyi matkustajan istuimelle vasemmalle siten, että jalat jäivät keskikonsolin päälle. Veneen moottorit vetivät edelleen ja se jatkoi noin 40 solmun nopeudella. Moottoreita säädettiin käsikaasulla, jonka asennon muuttaminen vaatii kahvan liikuttamista. Kaasukahvat olivat kuljettajan istuimen oikealla puolella. Moottorin hätäpysäytysnaru ei irronnut.



Kuva 3. Kuvasarja katamaraaniveneen osumisesta aaltoihin: 1. Vene osuu loivassa kulmassa loitto-neviin aaltoihin. 2–4. Vene hyppää aallosta vasen ponttoonin ensin ja kallistuu ilmalennon aikana oikealle. 5–6. Vene laskeutuu oikealle ponttoonille ja suoristuessaan vasen ponttoonin osuu toisen aallon reunaan. Vene muuttaa kurssiaan oikealle. 6–7. Nopean suoristumisen ja kurssimuutoksen seurauksena kuljettaja sinkoutuu matkustajan istuimelle. Kuva 8. Vene jatkaa kohti yleisöveneit. (Kuvat: Tactical Vision Unit Oy, merkinnät OTKES).

Onnettomuusveneen nopeus hidastui hypyissä, aaltoihin osuessa, suunnanmuutoksessa sekä potkurien käydessä pinnalla. Molemmissa moottoreissa oli edelleen työntövoimaa ja vene jatkoi kohti yleisöveneitä. Vajaan 6 sekunnin kuluttua ensimmäiseen aaltoon osumisesta vene meni noin metrin päästä alumiinisen yleisöveneen etupuolelta ja törmäsi lähellä olleeseen katsojien RIB-veneeseen noin 45 asteen kulmassa. Onnettomuusveneen nopeus suunnanmuutoksen jälkeen ja törmäyshetkellä oli noin 40 solmua, joka on noin 74 km/h (20 m/s). Onnettomuusvene sinkoutui törmäyksessä RIB-veneen yli ja putosi perä edellä takaisin veteen. Onnettomuusvene kääntyi ilmalennon ja veteen putoamisen aikana noin 70 astetta oikealle. Oikeanpuoleinen moottori sammui törmäyksen ja ilmalennon aikana. Vasemmanpuoleinen moottori työnsi venettä vielä hieman hetken aikaa sen laskeuduttua törmäyksen jälkeen veteen. Ohjaaja sinkoutui törmäyksen jälkeisen ilmalennon aikana takaisin kuljettajan istuimelle.



Kuva 4. Katamaraanivene jatkoi suunnanmuutoksen jälkeen kohti yleisöveneitä. Ilmakuvassa tilanne kaksi sekuntia ennen törmäystä. Katkoviivalla hahmoteltuna veneen alkuperäisen kurssin suuntainen viiva ja suunnanmuutos siihen nähden. (Kuva: Tactical Vision Unit Oy, merkinnät OTKES)

RIB-veneessä oli kolme aikuista, yksi lapsi ja koira. He olivat katselemassa veneiden nopeusmittausta muutama kymmenen metriä nopeusmittauspisteen etupuolella. Vene oli yleisövenneiden toisessa rivissä eli sen ja nopeusajolinjan välissä oli toinen yleisövene. Veneessä olleista henkilöistä yksi aikuinen ehti siirtyä pois alta ennen törmäystä. Kuljettajana toiminut aikuinen jäi osittain törmäyksessä murskautuneen veneen ohjausepuletin alle. Kolmas aikuinen joutui veden varaan veneen oikealle puolelle. Hän pääsi nousemaan takaisin veneeseen omin avuin. Lapsi joutui veden varaan muutaman metrin päähän veneen vasemmalle puolelle.

Onnettomuuden tapahduttua yksi vene ajoi vielä nopeusmittausradan läpi. Se oli ehtinyt aloittaa oman mittausajonsa ennen onnettomuutta. Sen jälkeen tapahtumajärjestäjät keskeyttivät tapahtuman ja nopeusmittausta odottaneet veneet ohjattiin järjestäjän johdolla takaisin Hangon satamaan.

1.2 Hälytykset ja pelastustoimet

Ensimmäinen hätäpuhelu hätäkeskukseen saapui kello 12.30.05. Pelastustoimien aloittamista nopeutti se, että paikalla oli tapahtuman vuoksi valmiiksi Suomen Meripelastusseura, Suomenlahden merivartiosto ja ensihoito.

Meripelastusseuran meripelastusalus Jenny Wihuri oli paikalla vain parin sadan metrin päässä törmäyspaikasta ja sen apuvene Antti oli vielä lähempänä. Kahden hengen miehistöllä ollut apuvene siirtyi heti törmäyksen tapahduttua RIB-veneeseen. Viereisessä katsojaverennessä olleet henkilöt opastivat meripelastajia veteen joutuneen lapsen luo. Meripelastajat saivat nostettua lapsen kumiveneeseen noin minuutin kuluttua törmäyksestä ja kuljettivat hänet meripelastusalus Jenny Wihurille, jossa henkilöstö aloitti elvytyksen.

Pian Jenny Wihurin viereen saapui Suomenlahden merivartioston vene, johon pahoin loukkaantunut uhri siirrettiin. Elvytystä jatkettiin veneessä samalla kun uhri kuljetettiin Hangon merivartioaseman rantaan. Paikka valittiin, koska siellä oli parempi työrauha ja Rajavartiolaikoksen helikopteri pääsee laskeutumaan sinne.

Samaan aikaan toinen Suomenlahden merivartioston vene oli tullut RIB-veneeseen luo ja miehistö havaitsi siellä romun seassa loukkaantuneen miehen. Merivartijat selvittivät hänen tilaansa haastattelemalla ja päätyivät hinaamaan RIB-veneeseen kylkihinauksena huvivenesatamaan mantereelle. Rantaan päästyään merivartijat kutsuivat viittomalla ja huutamalla ensihoitoyksikön eli ambulanssin heidän luokseen.

Ensihoitajat olivat olleet seuraamassa tapahtumaa rannan tuntumassa. He eivät nähneet itse onnettomuutta, mutta huomasivat Suomenlahden merivartioston veneiden liikehdintää merellä. Ensihoitajat huomasivat viittomisen ja huudot, joten he siirtyivät veneeseen luokse. Ensihoitajat aloittivat RIB-veneessä edelleen makaavan loukkaantuneen miehen hoidon ja yrittivät ilmoittaa tapahtuneesta hätäkeskukselle Virve-radiolla. Hätäkeskus ei vastannut radiokutsuihin ruuhkatilanteen vuoksi. Merivartijat kertoivat, että hätäkeskukseen on jo ilmoitettu asiasta.

Ensihoitajien Virve-radioihin tuli hälytysviesti elvytystehtävästä koodilla *A701 Tulliniemen MV asemalle*. Ensihoitajat ilmoittivat merivartijoille, että he lähtevät toiselle tehtävälle, joka on kiireellisempi. Tällöin heille selvisi, että onnettomuudessa oli muitakin osallisia. Ensihoitajat viestittivät ensihoidon kenttäjohtajalle vakavasta veneonnettomuudesta ja että ensihoitoyksikkö on varattuna tehtävään.

Ajoaika Hangon merivartioasemalle oli noin 10 minuuttia, mikä oli tavallista hitaampi liikeneruuhkien, väenpaljouden ja pysäköityjen autojen vuoksi. Uhri oli ensihoitajien saapuessa merivartioaseman laiturilla meripelastajien ja merivartijoiden elvytettävänä. Ensihoitoyksikkö otti hoitovastuun potilaasta ja teki itsenäisesti päätöksen lopettaa elvytyksen tuloksettomana informoituaan ensin FinnHems-lääkärihelikopterin lääkäriä ja ensihoidon kenttäjohtajaa.

Toinen ensihoitoyksikkö oli samoihin aikoihin palaamassa toiselta tehtävältä Tammisaaren suunnalta. Yksikkö hälytettiin Hangon sataman länsirannalle, jossa RIB-vene ja loukkaantunut miespotilas olivat. Hänet nostettiin veneestä paikalle saapuneeseen ensihoitoyksikköön. Hoidon aloitus viivästyi arviolta muutamia minuutteja, koska ensihoitoyksikkö ajoi harhaan sataman tuntumassa epätäydellisten osoitetietojen, merkintöjen, opasteiden ja osin puutteellisen paikallistuntemuksensa takia. Viiveellä ei ollut vaikutusta uhrien hoitoon tai vammojen pahenemiseen.

Paikalle saapui kello 13.14 lääkärihelikopteri Finnheims FH-10 tukikohdastaan Helsinki-Vantaalta. Koska lääkäriä ei enää Hangon merivartioasemalla tarvittu, sopivin laskeutumispaikka oli itäsataman laiturin laskeutumisalusta vaurioituneen RIB-veneeseen lähellä. Lääkäri kävi tarkastamassa siellä olleen loukkaantuneen henkilön ensihoitoyksikössä, minkä jälkeen ensihoitoyksikkö kuljetti potilaan sairaalaan.

Pelastuslaitos sai hätäkeskuksesta hälytyksen tehtävään *A222 vesiliikenneonnettomuus keski-suuri* kello 12.42. Hälytetty yksikkö oli Länsi-Uudenmaan pelastusyksikkö (RLU 901) Hangon paloasemalta. Tehtävänanto muuttui pian Finnheimsin helikopterin laskeutumisen turvaamiseksi. Hälytyksessä ei kerrottu loukkaantuneista potilaista.

Pelastusajoneuvon pääsy Hangon itäsataman alueelle oli vaativaa, koska kulkuväylillä oli pysäköityjä ajoneuvoja ja käveleviä ihmisiä. Kohteessa paloosimies havaitsi pahoin vaurioituneen RIB-veneeseen luona merivartijoita ja loukkaantuneen miehen. Pelastusyksikön miehistö aloitti loukkaantuneen potilaan hoidon ja siirron pois veneestä. Pelastusyksikkö valmisteli turvallisen laskeutumispaikan helikopterille.

Kaksi henkilöä kertoi rannassa pelastajille, että he olivat olleet onnettomuuteen joutuneen RIB-veneeseen kyydissä. Pelastus- ja ensihoitoviranomaisilla ei ollut tietoa, että veneessä oli ollut enemmän kuin jo hoidettavina olleet kaksi henkeä. Loukkaantuneet tarkastettiin ja vammat todettiin lieviksi, eivätkä he tarvinneet jatkohoitoa.

Hangon merivartioasemalla ollut ensihoitoyksikkö vapautui elvytystehtävästä, joten se palasi sataman alueelle. Onnettomuusvene oli hinattu rantaan. Siellä heidän tehtävänsä oli nopeusajoa ajaneen törmänneen veneen kuljettajan tarkastaminen. Hänellä ei havaittu fyysisiä vammoja, ja kuljettaja jäi merivartijoiden kanssa selvittämään tapahtumien kulkua.

Myös Rajavartiolaitoksen vartiolentolaivueen helikopteri BRH200 hälytettiin Helsingistä avustamaan pelastustöissä. Se kuitenkin käännytettiin takaisin matkalta, koska potilas oli jo kuollut. Kopterille ei ollut enää tarvetta tässä pelastustehtävässä.

1.3 Seuraukset

Onnettomuudessa aiheutui henkilövahinkoja katsojille, jotka olivat RIB-veneessä. Heistä 12-vuotias katsoja kuoli. Yksi aikuinen loukkaantui siinä määrin, että joutui muutamaksi päiväksi sairaalahoitoon. Lisäksi yksi aikuinen loukkaantui lievästi.

Törmäyksen kohteena ollut RIB-vene vaurioitui pahoin. Törmännyt onnettomuusvene kärsi jonkin verran vaurioita.

2 TAUSTATIEDOT

2.1 Toimintaympäristö, laitteet ja järjestelmät

Onnettomuusvene oli Bernico CAT 26 mallinen katamaraanivene ja se oli otettu käyttöön vuonna 2006. Veneen rakennusmateriaali oli lasikuitu ja se oli rekisteröity viidelle hengelle. Veneen pituus oli 7,8 metriä, leveys 2,55 metriä ja massa rekisteriotteen mukaan 1 750 kg.

Aiemmin veneessä oli ollut yksi 350 hevosvoiman Mercury-merkkinen perämoottori, mutta siihen oli vuonna 2020 asennettu toinen samanlainen moottori. Moottoreihin oli vaihdettu 400R-moottorimallin suojat, mutta moottorinohjausyksiköitä ei ollut vaihdettu. Valmistajan määrittämä rekisteröintitietoihin merkitty suurin sallittu moottoriteho oli 951 hv.

Veneessä oli alun perin ollut jalalla käytettävä kaasua, mutta sellaisia ei tällaiseen kahden 350 hv moottorin asennukseen ollut moottorivalmistajalta alkuperäisenä saatavissa. Sen vuoksi veneeseen asennettiin käsikäyttöiset kaasukahvat. Sellaiset ovat tavanomaiset huviveneissä, mutta tämänkaltaisissa nopeissa veneissä jalkakaasun avulla nopeudenhallinta on varmempaa ja turvallisempaa.

Veneessä oli tavanomainen turvakytin eli hätäpysäytysnaru. Se oli kuljettajan mukaan kiinnitettyä, mutta pituutensa ja sijaintinsa vuoksi se ei sammuttanut moottoreita, vaikka kuljettaja oli pois istuimeltaan.

Liikenne- ja viestintävirasto (Traficom) teki veneelle markkinavalvontatarkastuksen onnettomuuden jälkeen 28.10.2020. Täydellistä tarkastusta ei kuitenkaan voitu tehdä, koska dokumentaatiota ei ollut saatavilla. Vene todettiin vaatimusten mukaiseksi siltä osin kuin asia voitiin tarkastaa.



Kuva 5. Onnettomuuden aiheuttanut vene kuvattuna onnettomuuden jälkeen. Keulassa näkyvät jäljet ovat syntyneet törmäyksessä. (Kuva: Poliisi)



Kuva 6. Kuva onnettomuusveneen ohjaamosta. Punainen hätäpysäytysnaru näkyy kuvan keskellä ja käsikaasut kuvan vasemmassa laidassa. (Kuva: Poliisi)

Törmäyksen kohteeksi joutui noin kuusimetrisen BRIG Eagle 6 -mallinen RIB-avovene. Venessä oli jäykkärakenteinen runko, jonka ympärillä oli ilmatäytteiset kumiponttoonit. Veneen rakenteet eivät suojaaneet siinä olleita matkustajia törmäykseltä.



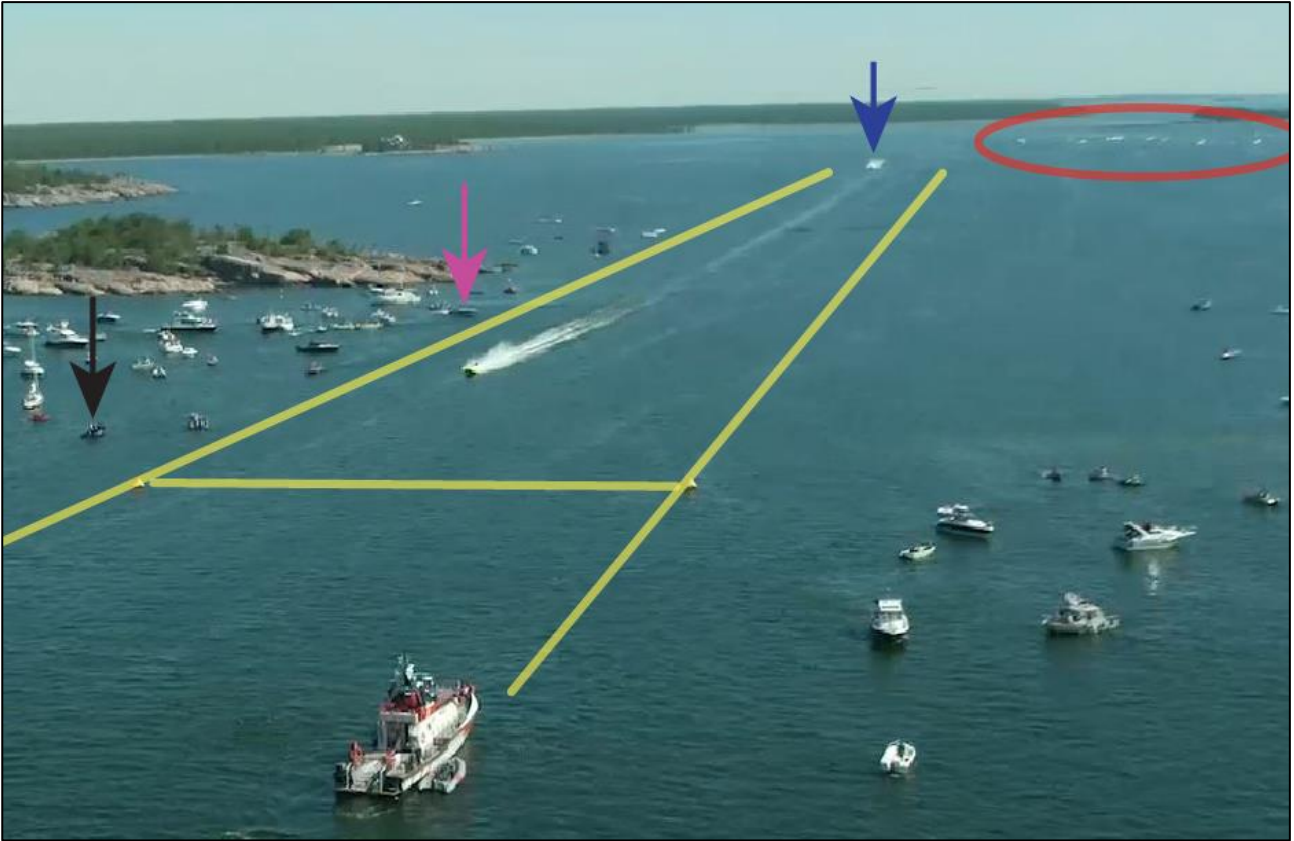
Kuva 7. Onnettomuuden kohteeksi joutunut RIB-vene törmäyksen puolelta kuvattuna. (Kuva: Poliisi)

2.2 Olosuhteet

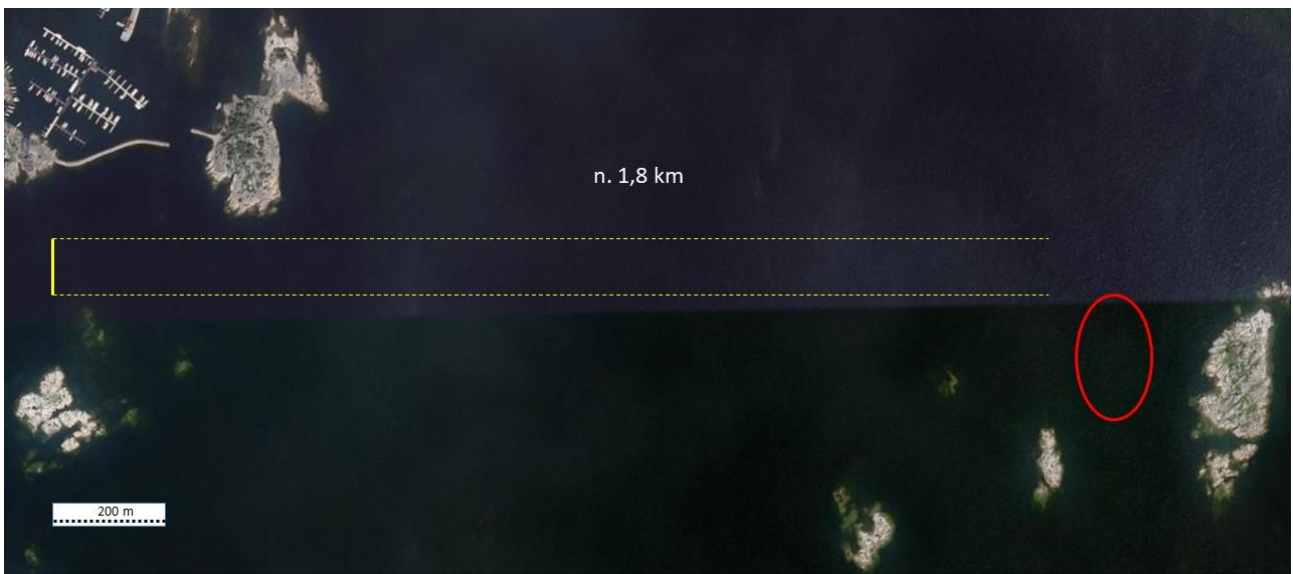
Tapahtuman aikaan lämpötila oli noin 22 astetta, tuulen nopeus oli noin 3 m/s ja puuskissa noin 4 m/s. Tuulensuunta vaihteli 230 ja 240 asteen välillä. Näkyvyys oli erittäin hyvä. Kuva- ja videotallenteiden mukaan keli oli kirkas ja aallokko vähäistä. Sääolosuhteilla ei ollut vaikutusta onnettomuuden syntyyn.

Nopeusmittaus järjestettiin Hangon huvivenesataman edustalla. Lähtöpaikka oli noin 2 kilometrin päässä nopeusmittauskohdasta, joka oli merkitty kahdella keltaisella poijulla. Poijut olivat noin 100 metrin päässä toisistaan, joka määräsi radan leveyden kyseisessä kohdassa. Kuvaan 8 on arvioitu mittausradan reunat, joita ei ollut vesialueelle merkitty. Tapahtuma-alueella oli järjestäjän, satamaoperaattorin, Suomen Meripelastusyhdistyksen ja Rajavartiolaituksen veneitä yhteensä noin kymmenen.

Lähimmät katsojaveneet olivat noin 15 metrin päässä arvioidusta radan reunasta ja vajaat 70 metriä radan arvioidusta keskilinjasta. Nopeusmittaukseen lähteneet ensimmäiset veneet ajoivat radan oikeaa reunaa lähimmillään noin 30 metrin päästä katsojaveneitä.



Kuva 8. Nopeusmittaukseen osallistuneet ensimmäiset veneet ajoivat varatun alueen oikeaa reunaan. Lyhin etäisyys lähimpiin veneisiin oli noin 30 metriä. Ajoalueen arvioidusta keskilinjasta mitattuna etäisyys lähimpiin veneisiin oli vajaat 70 metriä. Onnettomuuteen joutunut musta RIB-vene on merkitty mustalla nuolella. (Kuva: Tactical Vision Unit Oy, merkinnät OTKES)



Kuva 9. Satelliittikuva nopeusmittausradan sijainnista. Vasemmassa yläkulmassa näkyy Hangon huvivenesatama. Punaisella on merkitty nopeusmittaukseen lähdössä olevien veneiden odotuspaikka. Radan reunoja ei ollut merkitty vesialueelle. Ne ovat kuvassa suuntaa antavat. (Satelliittikuva: Maanmittauslaitos, Suomi.fi-kartat, merkinnät: OTKES)

2.3 Tallenteet

Tapahtumajärjestäjä oli tilannut tapahtumaan videokuvauksen helikopterista. Videoista saatiin selville tapahtumien kulku ja veneiden liikkeet ennen onnettomuutta. Tallenteissa näkyi myös onnettomuustapahtuma ja välittömästi sen jälkeen turmaveneen luona tehdyt pelastustoimet. Videotallenteista pystyttiin laskemaan katamaraaniveneen nopeus ja suunnan muutokset sekä tarkastelemaan eri henkilöiden paikkoja veneissä.

Tutkinnassa oli käytettävissä katsojien veneistä kuvaamia videotallenteita, joista onnettomuushetken tapahtumia näkyi eri kuvakulmista. Onnettomuustutkintakeskus sai yleisöltä runsaasti kuvia ja videoita.

Tutkinnan yhteydessä käytiin läpi pelastustoimintaan liittyvät tallenteet, kuten hätäkeskustallenteet ja viranomaisten toiminnan lokitiedot.

Onnettomuuteen joutuneen katamaraaniveneen moottoreista purettiin vikadiagnostiikkatiedot. Oikeanpuoleisesta moottorista oli kirjautunut viimeisille käyttöhetkille vikakoodeja, mutta niiden mukana tallentuneista muista tiedoista ei ollut mahdollista varmentaa tarkkoja törmäyshetken liittyviä arvoja tai asetuksia. Tallentuvien diagnostiikkatietojen pienin erotteleva moottorin käyttötunteihin perustuva aikayksikkö on 0,1 tuntia eli 6 minuuttia.

2.4 Onnettomuuteen liittyvät henkilöt, organisaatiot ja turvallisuudenhallinta

Tapahtuman järjestäjä oli Powerness Oy, joka on järjestänyt Poker Run -tapahtumaa vuodesta 2008 alkaen. Vuoden 2020 tapahtuma oli ensimmäinen nykyisen johdon järjestämänä. Nykyinen johto oli ostanut yhtiön keväällä 2019.

Yrityksellä on neljä omistajaa ja kotipaikka on Espoo. Toimialaksi oli määritelty *ohjelmatoimistot ja manageripalvelut*. Yhtiön liiketoiminta oli ollut käytännössä pelkästään Poker Run -tapahtumien järjestämistä. Liikevaihto on vuosina 2015–2019 ollut 76 000–89 000 euroa.

Yrityksen hallituksessa oli kolme henkilöä ja puheenjohtaja toimi Poker Run -tapahtuman johtajana. Yksi hallituksen jäsen oli merkitty poliisin yleisötapahtumailmoitukseen yhteyshenkilöksi ja toinen oli merkitty yhdeksi kahdesta turvallisuussuunnittelusta ja järjestelyistä vastaavasta henkilöstä. Toisella turvallisuudesta vastaavaksi merkityllä ei ollut muodollista asemaa yrityksessä. Yrityksen henkilöt olivat osallistuneet aiempina vuosina Poker Run -tapahtumaan avustavissa rooleissa, mutta eivät olleet vastanneet esimerkiksi tapahtuman turvallisuudesta.

Poker Run oli veneilyaiheinen yleisötapahtuma ei kilpailutapahtuma. Osallistujaveneiden piti olla rekisteröity venerekisteriin ja siten soveltuvia tavanomaiseen vesiliikenteeseen.

Tapahtumalle oli laadittu *turvallisuussuunnitelma*, joka oli lähetetty poliisille 23.6.2020 päivätyn *Ilmoitus yleisötilaisuuden järjestämisestä* -hakemuksen liitteenä. Poliisi edellyttää hakemukseen liitettäväksi turvallisuussuunnitelman. Suunnitelman oli tarkoitus täyttää myös pelastuslain vaatimukset, jotka edellyttävät pelastussuunnitelmaa. Tapahtumajärjestäjä toimitti suunnitelman pelastusviranomaiselle pyynnöstä.

Turvallisuussuunnitelma oli ilmeisesti laadittu aiempien vuosien tapahtumien pohjalle. Se kattoi yleisötapahtuman riskejä kuten vaaratilanteisiin varautumisen, tapahtuman ja paikan luonteen, paloturvallisuuden, ensihoitovalmiuden, rikosten ehkäisyn ja väestönsuojat. Siihen oli myös kirjattu tapahtuman vastuuhenkilöt ja toiminta erilaisissa ongelmatilanteissa. Turvallisuussuunnitelmassa oli joitain vanhentuneita tietoja. Esimerkiksi poliisin hätänumeroksi

oli merkitty 10022, joka korvattiin vuonna 2010 numerolla 112 sekä jo vanhentuneet elvytysohjeet. Vanhentuneilla tiedoilla ei ollut vaikutusta tapahtumaan, mutta ne osoittavat päivitämättömyyttä ja tietojen kopioitumista vanhoista suunnitelmista.

Turvallisuussuunnitelmassa ei ollut hyödynnetty yleisiä riskienhallintamenettelyjä kuten riskimatriisia, jossa riskejä arvioidaan niiden seurausten ja todennäköisyyden avulla. Turvallisuussuunnitelmassa ei myöskään käsitelty tapahtuman kannalta olennaista riskiä eli suurella nopeudella tapahtuvaa törmäystä. Siten sen varalle ei ollut määritelty toimia, jotka käytännössä olisivat olleet esimerkiksi radan paikan ja suunnan valintaa, turva-alueiden määrittelyä, veneille asetettavia vaatimuksia ja osallistujien opastamista.

Järjestäjä huolehti Poker Run -tapahtuman viestinnästä etukäteen lehdistötiedotteiden, verkkosivujen ja sosiaalisen median kautta. Sosiaalisen median kanavat olivat näkyvimpiä yleisön informoimisessa. Varsinaista viestintäsuunnitelmaa järjestäjä ei ollut tehnyt.

Perjantaina 7.8.2020 Suomenlahden merivartiosto järjesti turvallisuuskokouksen, johon osallistuivat järjestäjä ja Meripelastusseura. Suomenlahden merivartiosto ohjeisti tuolloin Meripelastusseuran ja Suomenlahden merivartioston veneyksiköille tulevat tehtävät ja veneiden sijoittumiset nopeusajon aikana. Lauantaina 8.8.2020 kuljettajia ohjeistettiin kuljettajakokouksessa, jossa puheenvuoron piti Suomenlahden merivartioston edustaja. Hän painotti puheenvuorossaan sitä, että veneilijät huomioisivat muut merellä liikkujat ja ottaisivat huomioon reitillä olevat kapeikot. Kuljettajakokouksessa ei käyty läpi nopeusajoradan sijaintia suhteessa yleisöön.

Jokainen kuljettaja allekirjoitti tapahtumaan ilmoittautuessaan paperin, josta kävivät ilmi veneen vakuutukset, rekisteröinnit sekä huviveneen määräykset. Sääntönä oli, että hätäsammutusnaru eli turvakatkaisija pitää olla ajon aikana kiinni ja veneen miehistöllä pelastusliivit päällä. Katsastusta ei järjestetty.

Kuljettajille kerrottiin hätätapauksia varten VHF-kanavat, meripelastuksen hälytysnumero, yleinen hätänumero ja Meripelastusseuran ei-kiireellinen numero esimerkiksi hinausta varten sekä järjestäjän puhelinnumero. Omia radiopuhelimia venekunnille ei järjestetty, koska reittiajon varrella etäisyydet kasvavat niin pitkiksi, ettei radiopuhelimen kantavuus enää riitä.

Ajojärjestys ohjeistettiin siten, että nopeusmittaukseen osallistuvat veneet ajoivat sataman itäisestä ulostulosta yhdessä letkassa hitaasti vihreillä lipuilla varustetun sinisen RIB-veneen luokse. Tapahtuman alkaessa satama-alueen juontaja laskee sekunnit, jonka jälkeen moottorit käynnistetään.

Nopeusradan varrelle saapuneet yleisöveneet saivat ennen tapahtumaa tietoa some-kanavista ja tapahtuman verkkosivuilta. Tapahtuman kuulutukset tulivat radiokanavalla 102,8 MHz. Paikan päällä järjestäjä informoi katsojaveneitä nopeusajosta kaiuttimien avulla, joita oli tuotu rantakallioille. Paikalla oli myös juontaja. Katsojaveneiden lähintä mahdollista sijaintia ei ollut merkitty maastoon poijuilla tai muilla merkinnöillä. Rataan oli merkitty ainoastaan nopeusmittauslinja. Sen kummassakin päässä oli keltainen poiju.

Järjestäjän mukaan yleisöveneet saivat tiedon nopeusajon alkamisesta tapahtuman kuulutuksista, jotka kuuluivat myös radion kautta. Jotkut katsojista ovat kertoneet, että juontajan ääni ei kuulunut merelle moottoreiden äänien vuoksi. Radion käytön kattavuudesta ei ole tietoa. Radan tuntumassa oli valvomassa useita järjestelyihin osallistuneiden tahojen veneitä.

Poker Run- tapahtumalle oli julkaistu säännöt (kuva 10), jotka koskivat pääasiassa reittiajoa, mutta kattoivat myös nopeusmittausajon. Aamun kuljettajakokouksessa järjestäjän ajokoulut-

taja kävi suullisesti läpi nopeusajon ja reittiajon sääntöjä ja ohjeita. Esityksen tueksi oli muistilista. Nopeusajon järjestelyjä ei ollut käsitelty turvallisuussuunnitelmassa tai muissa kirjallisissa suunnitelmissa.

Poker Run Hanko - säännöt

- Kuljettajan ja navigaattorin osallistuminen Kippari kokoukseen on pakollinen, mikäli siihen ei osallistu niin se venekunta suljetaan pois tapahtumasta, osallistumismaksuja ei palauteta.
- Jokaisen veneessä olijan on pidettävä pelastusliiviä päälle puettuna aina kun vene on liikkeessä.
- Pace Boat venettä ei saa ohittaa punaisen lipun ollessa ylhäällä, vihreällä lipulla saa ajaa omaa nopeuttaan. Rajoitus alueilla noudatettava yleisiä nopeusrajoituksia ja muita merenkulun sääntöjä.
- Alkoholi testi suoritetaan jokaiselle veneen kuljettajalle ja navigaattorille ennen reitille lähtöä lauantaina klo 11.00. Rajoitus on kippari ja navigaattorille 0 promillea, miehistölle raja 0,5 promillea.
- Alkoholia ei saa olla esillä veneessä tai laiturilla lauantaina klo 8-16.30 aikana tai kunnes tapahtuma on ohi ja veneet kiinnitetty laiturin iltaa varten.
- Tapahtuman tunniste numerot on kiinnitettävä tuulilasin etureunaan tai kanteen molemmille puolille.
- Jokaisessa veneessä on oltava VHF tai GSM matkapuhelin, jolla ilmoitetaan keskus numeroon jos vene on jäänyt matkalle, kaikissa hätätapauksissa yhteydenotto ensin Merivartioston hätänumero 0294-1000.
- Jokainen venekunta on velvollinen auttamaan hätään joutuneita merilain puitteissa. Ensisijaisesti on pelastettava ihmiset. Teknisten vikojen ilmetessä tulee ottaa yhteys järjestäjään. VHF- kanava: 16/VHF-DSC 79, Trossi- palvelupyynnöt 0800 302230
- Kuljettajan on käytettävä koko ajan ajossa moottoreiden hätäkatkaisin laukaisuja oman ja muiden turvallisuuden vuoksi.
- Jokaisen veneen on noudatettava ennalta sovittua reittiä ja tultava reitin sovituille taukopaikoille.
- Lähdössä veneet oltava organisaation määräämässä järjestyksessä nopeimmat ensin. Maksimi venemäärä rinnakkain on neljä venettä, jokaisen veneen välissä on oltava sivuttain matkaa vähintään oman veneen pituuden verran. Takana olevan on jätettävä edessä olevaan veneeseen lähdössä ja ajossa vähintään neljä oman veneen mittaa. (ei silloin kun ollaan menossa lähtöalueelle ja kun on otettu pois plaanista).
- Kun ollaan tulossa paikkaan missä vauhti lasketaan pois plaanista niin kaikkien veneessä olijoiden on nostettava käsi pystyyn merkiksi takana tulevalle.
- Turvallisen ajotavan noudattaminen. Hidastettaessa tulee huomioida takaatulijat. Vastaavasti sivuilla tulijat tulee huomioida ajolinjoja muutettaessa.
- Jokaisessa veneessä tulee olla 2 kg sammutin ja hinausköysi n. 20 m
- Jokainen vene, kippari, navigaattori, ja muu miehistö osallistuu tapahtumaan omalla vastuulla ja venekunta huolehtii omista vakuutuksistaan.
- Tapahtumaan osallistuvien tulee noudattaa hyviä merimiestapoja
- Järjestäjä pidättää oikeuden muuttaa sääntöjä

Lippujen merkitys:

- Punainen = Älä ohita johtovenettä
- Vihreä = Saa kiihdyttää omaan vauhtiin
- Musta = Onnettomuus, pysähdy
- Keltainen = Vaara ajoreitillä

Poker Run Hanko / Powerness Oy | info@pokerrun.fi | www.pokerrun.fi

Kuva 10. Poker Run -tapahtuman säännöt, joiden on tarkoitus kattaa sekä nopeusajo että reittiajo. (Kuva: järjestäjän internet-sivut)

Lauantai 8.8.2020	
09:00	Poker Run -toimisto aukeaa.
10:30	Kippari-/navigaattorikokous.
12:00	Veneiden yhteiskäynnistys / lähtö satamasta.
12:30	Veneiden nopeusmittaus Itämerenportin edustalla.
13:15	Yhteislähtö reitille Itämerenportin edustalta.
14:00	Saapuminen lounastauolle Kasnäsin vierasvenesatamaan.

Kuva 11. Ote järjestäjän nettisivuilta olleesta tapahtuman aikataulusta. Nopeusmittaustapahtuman aloitusajaksi on ilmoitettu 12.30.

Onnettomuusveneen kuljettaja osallistui Poker Run -tapahtuman nopeusmittaustapahtumaan ensimmäistä kertaa. Hänellä oli kokemusta muusta vesillä liikkumisesta ja moottoriurheilusta, mutta melko vähän tämän tyyppin ja nopeusluokan veneistä. Hän oli hankkinut veneen alkuvuonna 2020 ja saanut sen käyttöönsä huhtikuussa. Tuolloin siinä oli yksi 350 hevosvoimainen perämoottori, jolla tuore omistaja ajoi yhden päivän. Sen jälkeen hän teetti veneeseen muutoksia siten, että veneeseen tuli myös toinen samanlainen perämoottori. Samalla siihen jouduttiin asentamaan lisäpainoja varmistamaan sen ajettavuutta. Kuljettaja oli oman arvionsa mukaan ajanut muutoksen jälkeen veneellä muutamia kymmeniä tunteja.

Tapahtumapäivänä kuljettaja ajoi onnettomuusveneensä nopeusmittausradan alkupäähän ja odotti siellä vuoroaan. Hänen ajovuoronsa oli neljäntenä. Kuljettaja aloitti nopeusajon. Jossain vaiheessa hän havaitsi edessään vesisuihkun, joka nousi sivulta liikkeelle lähteneestä veneestä. Kuljettaja ei ehtinyt ajoissa hidastaa vauhtia tai muuttaa ajolinjaa väistääkseen aaltoja. Vene osui aaltoon ja heilahti. Kuljettaja putosi pois istuimeltaan, eikä onnettomuusvene ollut enää kuljettajan hallinnassa. Noin kolmen sekunnin kuluttua se törmäsi RIB-veneeseen. Tapahtumat etenivät nopeasti, sillä vene kulki lähes 100 solmua. Esimerkiksi 90 solmun nopeudella vene liikkuu noin 46 metriä sekunnissa.

Aallot aiheuttaneen veneen kuljettaja oli osallistunut Poker Run -tapahtumaan useita kertoja aiemmin. Hän tunsii tapahtuman kulun ja aikataulun. Hän lähti veneellään laiturista muiden nopeusmittaukseen osallistuvien kanssa yhtä aikaa, mutta ei ajanut suoraan mittausradan alkuun vaan meni tankkaamaan satamaan. Hän lähti tankkauspaikalta noin kello 12.25. Alun perin hänen oli tarkoitus ajaa nopeusmittauspaikalle ylittäen rata poikittain. Paikalla oli kuitenkin runsaasti veneitä, joten hän päätyi ajamaan rataa pitkin mittausradan suuntaan.

Kuljettaja ajoi nopeusmittausväylän laitaa ja aiheutti suurehkot aallot nopeusmittausradalle. Hän oli olettanut, että nopeusmittaustapahtuma alkaa ohjelman mukaisesti kello 12.30. Ennen radalle ajamista oli kuitenkin nähtävissä, että ajo oli jo alkanut. Ensimmäiset veneet olivat lähteneet nopeusmittausajoon noin kello 12.25. Veneiden yhteislähtö laiturista mittausradalle

oli ollut hieman klo 12 jälkeen ja nopeusmittaukset alkoivat, kun kaikki järjestäjien tiedossa olleet nopeusmittaukseen osallistuvat veneet olivat lähtöpaikalla.

2.5 Viranomaisten ennalta ehkäisevä toiminta

Hangon kaupunki myöntää luvan vuosittain noin 50–100 tapahtumaan. Luvan enintään viiden päivän tapahtumiin myöntää kaupungin tekninen johtaja.

Hangon kaupungilla ja tapahtumanjärjestäjällä oli sopimus vuosille 2019–2023, joka mahdollisti Poker Run -tapahtuman sopimuskaudella. Edellisen vuoden tapahtuma oli järjestetty tämän sopimuksen puitteissa. Hangon kaupunki omistaa ja hallinnoi Itäsataman aluetta. Muita toimijoita ovat pursiseura, joka hallinnoi vierasvenesataman laitureita, sekä toritoimintaa hallinnoiva yritys.

Kahdella toimijalla oli lupa järjestää myynti- ja markkinatoimintaa Itäsatamassa, joka oli jaettu heidän kesken kahteen osaan. Poker Run -tapahtuman järjestäjä vastasi vain venetapahtuman järjestelyistä, eikä osallistunut muuhun toimintaan huvivenesatamassa.

Hangon kaupungin maanrakennuspäällikkö oli 25.5.2020 myöntänyt tapahtumanjärjestäjälle luvan sulkea Itäsataman itäinen sisääntuloväylä 8.8.2020 kello 12–13.30 nopeiden veneiden nopeusmittaustapahtuman takia. Yleisötapahtumalle ei ollut haettu Hangon ympäristöviranomaisen lupaa eikä vesiliikenteen keskeyttämiselle Liikenne- ja viestintäviraston lupaa.

Tapahtuma tuo runsaasti turisteja ja on hyödyllinen kaupungin matkailuelinkeinolle. Suuren väkimäärän vuoksi satama-alue tyypillisesti ruuhkautuu ja pysäköidyt autot haittaavat liikkuamista alueella. Kaupunki on pohtinut pysäköinnin järjestämistä kauemmas satamasta, mutta tätä ei ollut nähty tarpeelliseksi. Hangon kaupungilla ei ole omaa pysäköinninvalvontaa. Kaupungin vastuulla on myös sataman rakenteet, kuten osoitemerkinnät. Hangon satama-alueista ei ole kattavaa ja tarkkaa osoitteistoa, joten hälytysajoneuvoilla voi olla vaikeuksia löytää tarkkaa kohdetta sataman alueella. Osoitteiden puutteet viivästyttivät hieman pelastustoimia.

Länsi-Uudenmaan poliisilaitoksen Raaseporin poliisilaitokselle oli toimitettu ilmoitus yleisötilaisuuden järjestämisestä 23.6.2020. Poliisille tehdyssä ilmoituksessa oli useita puutteita. Poliisin yhteystietona oli vanhentunut poliisin hätänumero. Muistakin numeroista osa ei ollut lainkaan käytössä.

Länsi-Uudenmaan poliisilaitoksen lupasihteri käsitteli luvan saamiensa ohjeiden mukaan ilmoitusmenettelynä, kuten oli toimittu kyseisen tapahtuman osalta vuodesta 2012 lähtien. Ilmoitusmenettelyssä ilmoitusta verrataan edelliseen haettuun lupaan. Jos merkittäviä eroja hakemuksissa ei ole, lupa myönnetään samoin perustein.

Onnettomuuden jälkeen Länsi-Uudenmaan poliisilaitoksen lupaesimies oli havainnut useita puutteita lupahakemuksessa. Lupaesimiehen mukaan tapahtuman luonne oli sellainen, että hakemus olisi pitänyt käsitellä päätöksenä. Poker Run -tapahtuman lupaa käsitelleillä poliisin henkilöillä ei ollut erityistä tietoa tapahtuman luonteesta tai mahdollisista aiemmista ongelmista. Lupahakemuksessa ei mainittu nopeusmittausajoa lainkaan.

Länsi-Uudenmaan pelastuslaitoksen palotarkastaja sai tiedon Poker Run -tapahtumasta 5.8.2020 sattumalta, jolloin hänelle selvisi, että tilaisuudesta ei ollut jätetty pelastussuunnitelmaa hyväksyttäväksi. Palotarkastaja lähetti sähköpostia tapahtumanjärjestäjälle. Järjestäjä toimitti 6.8.2020 saman turvallisuussuunnitelma-asiakirjan, jonka se oli aiemmin toimittanut poliisille. Palotarkastaja havaitsi suunnitelmassa lukuisia puutteita muun muassa puhelinnumeroissa ja viranomaistahoissa. Hän pyysi tapahtumanjärjestäjältä korjauksia asiakirjaan, mutta näitä ei saatu ennen tilaisuutta. Tapahtumanjärjestäjä kertomansa mukaan teki korjaukset käsin, ja korjattu versio oli tilaisuuden aikaan käytettävissä.

Palotarkastaja syötti pelastussuunnitelman pelastuslaitoksen tietojärjestelmään, jossa se on esimiesten nähtävissä. Palotarkastajalle ei papereiden perusteella käynyt selväksi tapahtuman todellinen luonne ja sen riskit. Palotarkastaja ei tuntenut tapahtumaa ennestään. Palotarkastaja ja poliisi eivät kommunikoineet ennen tapahtumaa keskenään.

Suomenlahden merivartioston Hangon merivartioasema osallistui tapahtuman seuraamiseen kahdella venepartiolla. Henkilöstöä oli läsnä ennen varsinaista tapahtumaa pidetyssä kuljettajakokouksessa, jossa järjestäjä informoi osallistujia tapahtuman kulusta. Suomenlahden merivartiosto kutsui koolle perjantaina 7.8.2020 kokouksen, jossa ohjeistettiin Suomenlahden merivartioston ja Meripelastusseuran eri veneyksiköille tulevat tehtävät.

Turvallisuus- ja kemikaalivirasto (Tukes) valvoo yleisötapahtumien turvallisuutta kuluttajaturvallisuuslain perusteella. Se tarjoaa tapahtumien järjestäjille neuvontaa ja oppaita yleisötapahtumien turvallisuuden hallintaan. Tukes tekee yhteistyötä pelastusviranomaisten ja poliisin kanssa esimerkiksi alueellisissa yhteistyöfoorumissa ja suoraan Poliisihallituksen kanssa.

Yleisötilaisuuden järjestäjän kuuluu laatia turvallisuusasiakirja, jonka Tukes voi pyytää itselleen. Tukesin toiminta perustuu yleiseen opastamiseen sekä pistokoemaisiin ja valittuihin teemoihin liittyviin tarkastuksiin. Resursseja jokaiseen tapahtumaan ulottuvaan valvontaan ei ole. Tukesilta ei haeta tapahtumiin lupia, eikä laki edellytä edes tapahtumista ilmoittamista.

Tukes havaitsi onnettomuuden tiedotusvälineistä ja pyysi tapahtumanjärjestäjältä selvityksen asiasta. Tukesin analyysin mukaan turvaetäisyys nopeusajoväylän ympärillä oli liian pieni. Tapahtumanjärjestäjän suunnitelmissa ei ollut kuvattu turvaetäisyyksiä, vaan siihen oli kuvattu alueen käyttöä. Tukesin selvitysten mukaan kansainvälisissä avomeriluokissa turvaetäisyyksiksi suositellaan vähintään 150 metriä.

Tukes kehotti toiminnanharjoittajaa ryhtymään toimiin palvelun turvallisuuden parantamiseksi. Vastauksena tapahtumanjärjestäjä ilmoitti, että se ei järjestä nopeusmittausta mahdollisissa tulevissa tapahtumissa.

Liikenne- ja viestintäministeriö on aloittanut marraskuussa 2019 kaikki liikennemuodot, myös vesiliikenteen, kattavan liikenneturvallisuusstrategian valmistelun. Tavoitteena on liikenneturvallisuuden parantaminen kokonaisvaltaisesti. Liikenneturvallisuusstrategia toimii suunnitelmana liikenneonnettomuuksien ehkäisemiseksi ja vähentämiseksi. Strategiassa tarkastellaan myös liikenteen digitalisaation ja liikennekäyttäytymisen vaikutuksia.

2.6 Pelastustoimiin osallistuneet organisaatiot ja niiden toimintavalmius

Rajavartiolaitos on johtava meripelastusviranomaisena. Suomenlahden merivartiosto on Rajavartiolaitoksen alueellinen hallintoyksikkö ja johtaa meripelastusta toiminta-alueellaan. Suomenlahden merivartiostolla oli hyvät valmiudet aloittaa pelastustoiminta, sillä se oli valmiiksi paikalla kahden partioveneen voimin. Sataman tuntumassa on Hangon merivartioasema. Merivartiosto kuljetti uhrin rantaan ja osallistui muun muassa elvyttämiseen.

Suomen Meripelastusseuran henkilökuntaa ja aluksia oli tapahtumassa mukana, joten valmiudet pelastustoimiin olivat hyvät. Henkilöstö avusti tapahtumassa turvallisuuden hallinnassa ja huolehti pelastustoimista.

Suomen Meripelastusseura hoitaa meripelastukseen liittyviä tehtäviä meri- ja järviolueilla. Toiminta perustuu vapaaehtoisuuteen. Toiminta on laajaa, sillä vapaaehtoisuuskäytännön ympärivuorokautinen päivystys avovesikaudella sitoo vuosittain yli 730 miestyövuotta. Yleisimpiä tehtäviä ovat konevikaisten tai karille ajaneiden alusten auttaminen ja muut avunantotehtävät, mutta tärkein tehtävä on ihmishenkien pelastaminen ja loukkaantuneiden auttaminen.

Suurin osa rahoituksesta tulee sosiaali- ja terveysministeriön kautta veikkausvoittovaroista. Seuran käytössä on noin 130 merialusta ja näistä lippulaivana on Helsinkiin sijoitettu pelastusristeilijä Jenny Wihuri. Tapahtuman yhteydessä onnettomuutta edeltävänä päivänä järjestettiin hyväntekeväisyshuutokauppa, jonka tuotto lahjoitettiin Suomen Meripelastusseuralle.

Nopeusajon aikana Suomen Meripelastusseuran tehtävinä olivat nopeusmittausväylän eristäminen ja nopeusajon mittausveneinä toimiminen. Nopeudet mitattiin Jenny Wihurin aluksen keulakannella. Jenny Wihurin apuvene Antti ohjasi veneitä pysymään yleisölle tarkoitettulla alueella ja varmisti, että ne eivät ajaudu liian lähelle nopeusmittausväylää.

Onnettomuuden tapahduttua Suomen Meripelastusseuran henkilöstö nosti uhrin vedestä, siirsi hänet Jenny Wihurin kannelle ja aloitti elvytyksen. Aluksen henkilökunnalla on monipuolinen koulutus merenkulun ja ensivastetoiminnan tehtäviin. Aluksella on hoitovälineitä, muun muassa defibrillaattori, lääkkeellinen happi sekä hengityksen avustamiseen tarkoitettuja välineitä. Päivystävän henkilökunnan joukossa on myös hoitoalan ammattilaisia.

Ensihoidon palveluita tuottaa Länsi-Uudenmaan pelastuslaitos. Palvelut perustuvat yhteistointasopimuksiin ja Helsingin ja Uudenmaan sairaanhoitopiirin (HUS) päättämään ensihoidon palvelutasopäätökseen. Hangon paloasemalla on kaksi ensihoitoyksikköä, josta toinen on valmiudessa ympäri vuorokauden ja toinen yksikkö osan vuorokaudesta. Ensihoidon kenttäjohtaja voi siirrellä ensihoitoyksiköitä toiminta-alueella tarpeiden mukaan.

Ensihoidon valmiutta Hangon alueella oli kohotettu tapahtuman vuoksi. Normaali valmius on yksi ensihoitoyksikkö, mutta kyseiselle viikonlopulle oli järjestetty ylimääräinen ensihoitoyksikkö. Molempia tarvittiin.

Länsi-Uudenmaan Pelastuslaitos vastaa pelastustoiminnasta Hangossa, joka kuuluu Raaseporin päivystysalueeseen. Keskuspaloasema on Espoossa. Hangon paloasema on keskustan tuntumassa. Siellä on välitön lähtövalmius ympäri vuorokauden. Vuorovahvuus on paloiesimies ja kolme palomiestä. Pelastustoimen lisäksi miehistö hoitaa ensivastetehtäviä, joissa on tarve aloittaa välitön henkeä pelastava hoito mahdollisimman nopeasti. Päivystävän palomestarin asemapaikka on Raaseporissa, josta palomestari joko saapuu tapahtumapaikalle tai johtaa tilannetta etänä. Virka-aikana Hangon paloasemalla työskentelee palomestari.

2.7 Säädökset, määräykset ja ohjeet

Pelastuslaki² edellyttää yleisötilaisuuden järjestäjää varautumaan muun muassa tulipalojen ehkäisemiseen, muiden vaaratilanteiden estämiseen sekä pelastustoimiin ryhtymiseen.

Yleisötilaisuuden järjestäjän pitää laatia pelastussuunnitelma, joka sisältää muun muassa vaarojen ja riskien arvioinnin, ohjeita onnettomuuksien ehkäisemiseen sekä toimenpiteet oma-toimiseen varautumiseen.

Kuluttajaturvallisuuslain³ mukaan toiminnanharjoittajalla on oltava riittävät ja oikeat tiedot kulutustavarasta ja kuluttajapalvelusta, ja hänen on arvioitava niihin liittyvät riskit. Tarjottavasta palvelusta ei saa aiheutua vaaraa kenenkään terveydelle tai omaisuudelle.

Jos tapahtuma sisältää merkittävän riskin, josta toteutuessaan voi aiheutua vaaraa jonkun turvallisuudelle palveluun osallistuvien ihmisten suuren määrän tai muun erityisen syyn vuoksi, tapahtumanjärjestäjän on laadittava turvallisuusasiakirja. Asiakirja tarvitsee toimittaa valvontaviranomaiselle vain pyynnöstä.

² 379/2011.

³ 920/2011.

Turvallisuusasiakirjan sisältövaatimuksia on esitetty asiaa koskevassa Valtioneuvoston asetuksessa⁴. Turvallisuusasiakirjan tulee sisältää

- 1) palvelun tarjoajan nimi, kotipaikka ja yhteystiedot;
- 2) turvallisuusasioista vastaavat;
- 3) ennakoitavat vaaratilanteet ja niiden mahdolliset seuraukset;
- 4) toimenpiteet vaaratilanteiden ehkäisemiseksi;
- 5) ohjeet erilaisia 3 kohdan mukaisesti ennakoituja onnettomuus-, vaara- ja vahinkotilanteita varten;
- 6) palvelun tarjoamisessa mukana olevien turvallisuusasioihin liittyvä perehdyttäminen ja kouluttaminen sekä mahdolliset pätevyys- ja koulutusvaatimukset;
- 7) palvelussa käytettävät tilat, rakenteet, välineet, reitit, eläimet, henkilönsuojaimet ja muu tarpeisto sekä niitä ja niiden huoltoa ja kunnossapitoa koskevat vaatimukset;
- 8) palvelun tarjoamiseen liittyvät olosuhterajoiutukset;
- 9) palvelun suurin mahdollinen turvallinen asiakasmäärä eri olosuhteissa sekä palveluun osallistuvien terveydentilaa, fyysistä kuntoa, kokemusta, koulutusta ja muita vastaavia seikkoja koskevat vaatimukset;
- 10) palvelun vaikutuspiirissä olevien muiden kuin asiakkaiden turvallisuuden varmistamiseksi tarpeelliset toimenpiteet;
- 11) miten erilaiset onnettomuus-, vaara-, ja vahinkotilanteet kirjataan ja miten näin kerättyä tietoa käytetään hyväksi turvallisuustoiminnan kehittämisessä;
- 12) menettely kuluttajaturvallisuuslain 8 §:ssä säädetyn ilmoitusvelvollisuuden noudattamiseksi;
- 13) miten suunnitelmaan sisältyvät tiedot saatetaan palvelun tarjoamisessa mukana olevien tietoon.

Turvallisuusasiakirjaan edellytettävät tiedot voidaan koota myös johonkin muuhun asiakirjaan. Poker Run -tapahtumaa varten ei ollut turvallisuusasiakirja-nimistä asiakirjaa eivätkä kaikki vaadittavat tiedot sisältyneet turvallisuussuunnitelmaan.

Kuluttajaturvallisuuslaki on yleislaki, joka kattaa kaikki kuluttajapalvelut, joihin ei liity jotain erityislainsäädäntöä. Valvova viranomaisena on vuodesta 2016 alkaen ollut Turvallisuus- ja kemikaalivirasto (Tukes). Sitä ennen valvonnasta vastasivat kuntien terveysturvaviranomaiset.

Kokoontumislain⁵ perusteella poliisille tulee tehdä yleisötilaisuudesta kirjallinen ilmoitus vähintään viisi vuorokautta ennen tilaisuutta. Ilmoitusta ei tarvitse tehdä, jos osanottajia on vähäinen määrä eikä tapahtuma edellytä järjestyksenvalvontaa, muuta turvallisuuden ylläpitoa tai erityisiä liikennejärjestelyjä. Ilmoituksessa tulee olla täytettynä lomake yleisötilaisuuden järjestämisestä ja tarvittavat liitteet.

Vesiliikennelaki⁶ edellyttää, että vesikulkuneuvon käyttäjän on noudatettava olosuhteiden edellyttämää huolellisuutta ja varovaisuutta ja toimittava siten, ettei hän aiheuta vaaraa tai vahinkoa muille. Jokaisessa vesikulkuneuvossa on oltava päällikkö, joka vastaa kaikkien vesiliikenteen sääntöjen noudattamisesta. Vesikulkuneuvoa saa kuljettaa, ohjailla tai hallita vain henkilö, jolla on olosuhteisiin nähden tarvittava ikä, kyky ja taito vesikulkuneuvon hallitsemiseksi. Rekisteröitävää moottorikäyttöistä vesikulkuneuvoa saa ohjailla tai hallita vain henkilö, joka on täyttänyt 15 vuotta. Sellaisen vesikulkuneuvotyypin, jonka arvioidaan sen tyyppin,

⁴ 1110/2011.

⁵ 530/1999.

⁶ 782/2019.

koon, käyttötarkoituksen tai liikkuma-alueen perusteella aiheuttavan vaaraa toisen terveydelle tai ympäristölle, päällikön on oltava täyttänyt 18 vuotta, joten 15 vuotta ei riitä.

Vesiliikennettä valvovat poliisi, Rajavartiolaitos, Tulli sekä Liikenne- ja viestintävirasto (Traficom). Näiden tehtävänä on vesiliikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden varmistaminen.

Vesiliikennelaki edellyttää myös hakemaan luvan vesialueen omistajalta ja paikalliselta ympäristöviranomaiselta moottorikäyttöisten veneiden tapahtumaan. Lupa voidaan hakea vapaa-muotoisesti. Jos luvanvarainen tapahtuma edellyttää väliaikaista vesiliikenteen keskeyttämistä tai rajoittamista tai alueellisesta kiellosta tai rajoituksesta poikkeamista, on lupa siihen haettava Liikenne- ja viestintävirastolta. Lupaa ympäristöviranomaiselta ja Liikenne- ja viestintävirastolta ei ollut haettu.

Huviveneiden hyväksyttävyyttä määrittelee EU-direktiivi ja kymmenet standardit, jotka on harmonisoitu direktiivin mukaisiksi. Jos huvivene täyttää sille asetetut vaatimukset, se saa vaatimuksenmukaisuusvakuutuksen (Declaration of Conformity, DoC) ja CE-merkinnän.

2.8 Muut selvitykset

2.8.1 Nopeiden veneiden määrä ja kuljettajavaatimukset

Onnettomuustutkintakeskus selvitti Liikenne ja viestintäviraston avulla yli 200 kW (272 hv) tehoisten veneiden mahdollista määrän kasvua. Asiaa tarkasteltiin vuosilta 2014, 2017 ja 2020 (taulukko 1).

Taulukko 1. Tehokkaiden veneiden osuus venerekisterissä. (Lähde: Traficom)

Vuosi	Rekisterissä olevien veneiden määrä	Veneiden moottoreiden keskiteho, kW	Yli 200 kW tehoisten veneiden määrä
2014	149 799	58	3 713
2017	149 227	60	4 243
2020	163 923	62	5 508

Yli 200 kW moottoritehoisten veneiden määrä on kasvanut vuosina 2014–2020 48 prosenttia, kun samaan aikaan veneiden kokonaismäärä on kasvanut 10 prosenttia. Vaikuttaa siltä, että tehokkaiden ja usein samalla nopeiden veneiden määrä on selvässä kasvussa. Perämoottorimallistoissa on selvästi aikaisempaa tehokkaampia moottoreita. Yleisesti saatavilla on yli 400 hevosvoimaisia (294 kW) moottoreita.

Uusi vesiliikennelaki tuli voimaan kesäkuussa 2020. Siinä korostuu veneen päällikön vastuu turvallisuudesta. Olennainen muutos veneiden saatavuuteen uudessa laissa on vuokraustointia koskevien säännösten kevennys. Nyt vuokrattavalta veneeltä vaaditaan vain samat rekisteröinnit kuin muiltakin huviveneiltä. Veneen vuokralle ottavaa henkilöä koskevat veneen päällikön säädökset. Vuokralle antajalla on vastuu siitä, että vesikulkuneuvo on luovutushetkellä kyseiselle vesialueelle ja siihen liittyviin olosuhteisiin nähden rakenteeltaan, kunnoltaan ja muilta ominaisuuksiltaan turvallinen ja että vesikulkuneuvon vastaanottajalle on annettu riittävä opastus se turvalliseen käyttöön. Käytännössä vesiliikennelain muutosten myötä myös tehokkaiden veneiden saatavuus vesiliikenteeseen tulee kasvamaan ja niitä voi ajaa vain vähäisillä merimiestaidoilla varustetut henkilöt.

2.8.2 Koeajovideot veneen hidastuvuudesta

Onnettomuustutkintakeskus sai käyttöönsä videotallenteet, jossa kokeiltiin samankaltaisen tehokkaan katamaraanirunkoisen veneen hidastuvuutta. Veneen nopeus vastaa nopeimpia Poker Run -tapahtumaan osallistuneita veneitä ja antaa siten käsitystä vastaavien veneiden hidastuvuudesta suurista nopeuksista.

Videossa veneellä ajettiin noin 100 solmun nopeutta ja moottoriteho otettiin kerralla pois. Veneen annettiin moottoriteho pois kytkemisen jälkeen liukua suoraan. Meriolosuhteet vastasivat onnettomuushetkellä olleita. Videolla näkyy veneen mittarinäyttö.



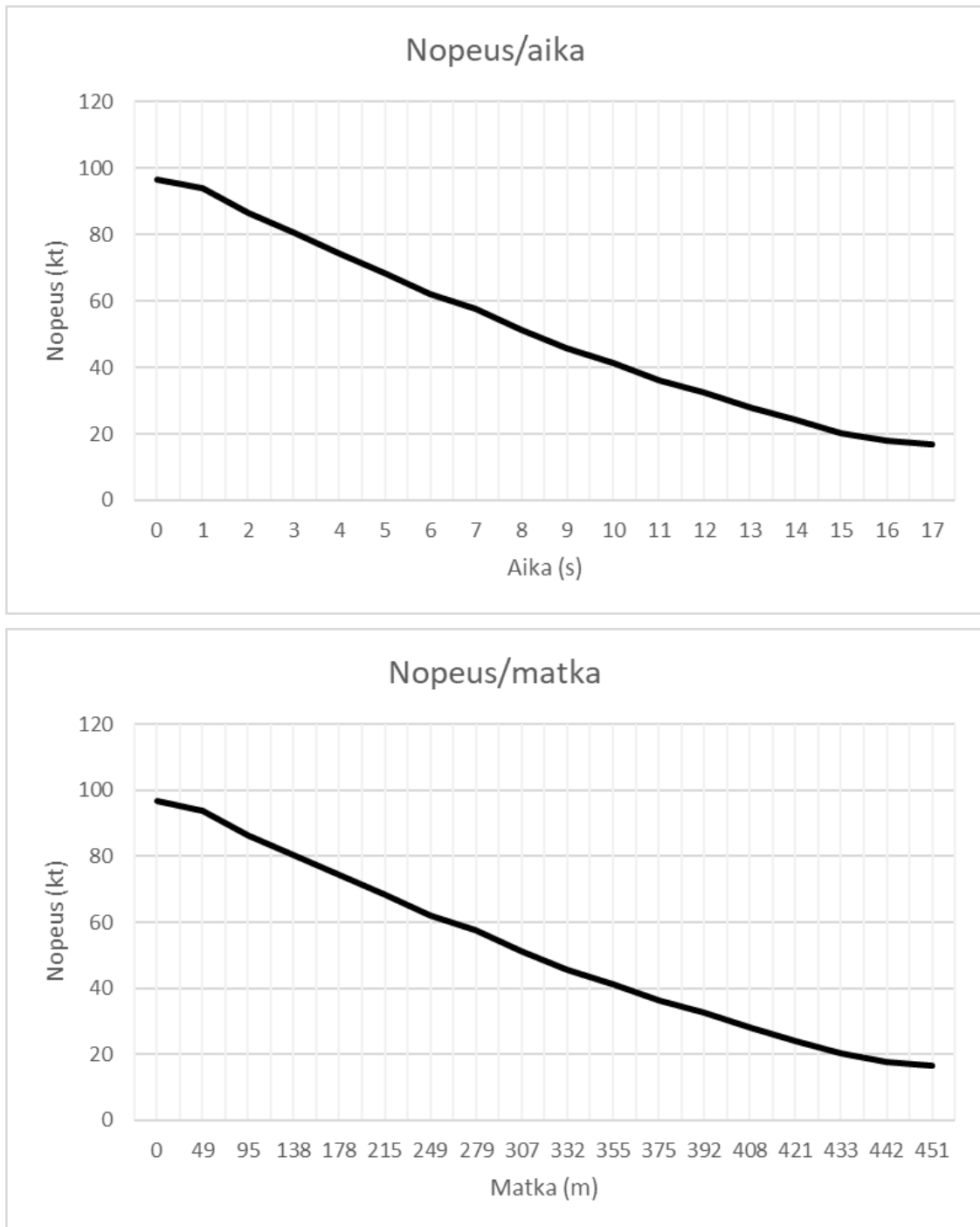
Kuva 12. Veneen mittarinäyttö näkyi videolla. (Kuva: Tuomas Kivistö)



Kuva 13. Meriolosuhteet olivat testin aikana hyvät ja aallokko vastasi onnettomuustilanteen olosuhteita. (Kuva: Tuomas Kivistö)

Yhden koepysäytyksen alkuvaiheessa veneen nopeus oli mittarin mukaan 96,7 solmua (179 km/h), kun moottoritehot kytkettiin pois. Ajovastuksista johtuen veneen nopeus pienentyi nopeasti. Ensimmäisen kahden sekunnin aikana veneen nopeus pienentyi noin 10 solmua (19 km/h) ollen 86,5 solmua. Tästä eteenpäin hidastuvuus hieman kasvaa ja nopeus pienenee keskimäärin 5,8 solmua joka sekunti ($-3,0 \text{ m/s}^2$). Yhdeksän sekunnin kuluttua tehojen poisotosta veneellä on nopeutta jäljellä 45 solmua ja hidastuvuus pienenee noin 4,2 solmua joka sekunti ($-2,2 \text{ m/s}^2$).

Käytännössä noin 100 solmua (185 km/h) kulkevan veneen nopeus pienenee vapaasti hidastuessaan puoleen (50 solmua, 93km/h) noin 8 sekunnin kuluessa moottoritehojen pois kytkennästä. Tänä aikana vene etenee noin 310 metriä. Veneen nopeuden hidastuminen täydestä vauhdista noin 20 solmuun (37 km/h) kestää noin 15 sekuntia, jona aikana vene kulkee noin 430 metriä.



Kuva 14. Veneen hidastuvuustestien aineistosta piirretyt nopeuskuvaajat ajan ja matkan suhteen. (Kuvat: OTKES)

2.8.3 Onnettomuustutkintakeskuksen aiemmat tutkinnat

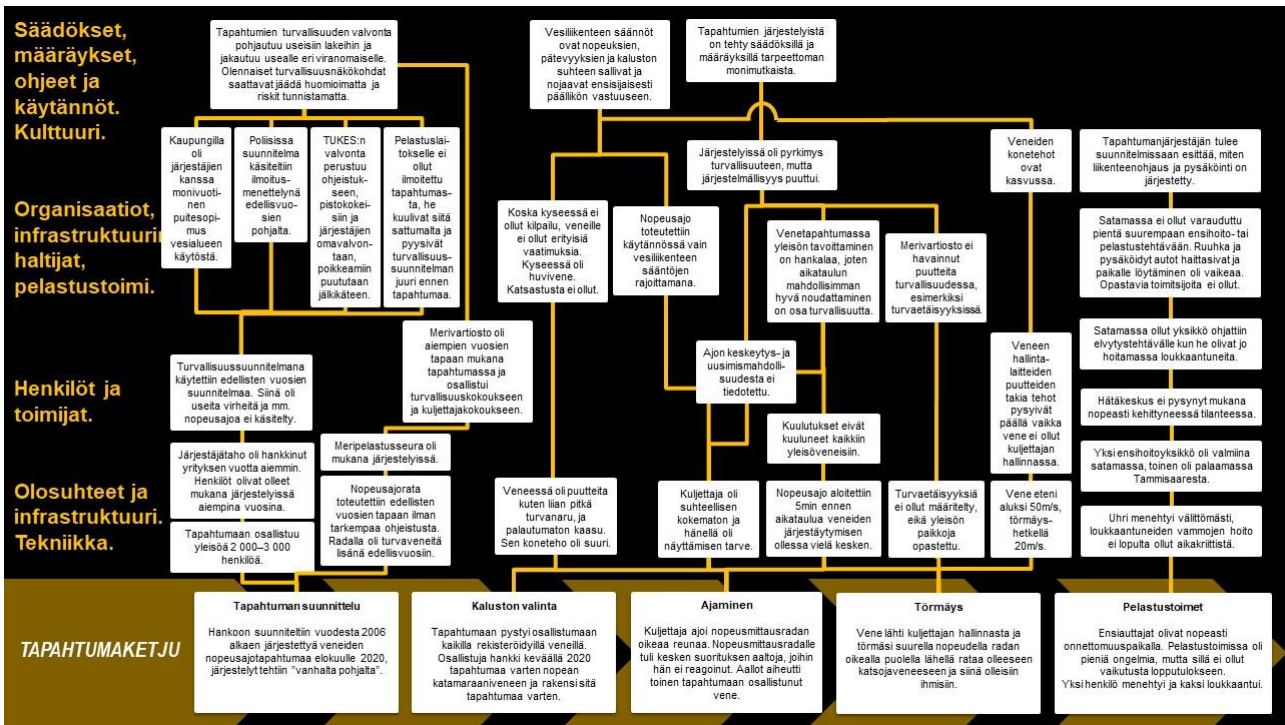
Onnettomuustutkintakeskus on aiemmin tutkinut monsteriauton pyörän ajautumisen yleisön joukkoon Alahärmässä vuonna 2015⁷. Vuonna 2018 tutkinnassa oli kaksi kuolemaan johtanutta onnettomuutta autokilpailuissa, jotka tapahtuivat Seinäjoella ja Porissa.⁸ Tutkinnoissa tarkasteltiin yleisötapahtumien järjestelyjä ja niille asetettuja vaatimuksia. Tutkintaselostuksissa esitetyt havainnot ja suositukset on otettu huomioon Hangon veneonnettomuuden tutkinnassa.

⁷ Onnettomuustutkintakeskus (2016) *Monsteriauton pyörän ajautuminen yleisön joukkoon Alahärmässä 8.8.2015*. Tutkintaselostus Y2015-03.

⁸ Onnettomuustutkintakeskus (2019) *Autokilpailussa tapahtuneet onnettomuudet Seinäjoella 15.6.2018 ja Porissa 22.6.2018*. Tutkintaselostus Y2018-03.

3 ANALYYSI

3.1 Tapahtuman analysointi



Kuva 15. Accimap-kaavio.⁹

3.1.1 Tapahtuman suunnittelu

Poker Run -tapahtuma on järjestetty vuosittain. Siihen osallistuu tyypillisesti 2 000–3 000 ihmistä. Vuonna 2020 tapahtumasta vastasi uudet henkilöt, jotka kuitenkin olivat olleet mukana aikaisempien tapahtumien järjestämisessä. Tapahtuma suunniteltiin edellisten vuosien tapaan hyödyntäen aikaisempia toimintatapoja ja asiakirjoja.

Tapahtumanjärjestäjä oli laatinut turvallisuussuunnitelman. Siinä oli kuitenkin vanhentuneita tietoja ja puutteita. Onnettomuuden kannalta olennaisin ongelma oli, että nopeusmittausajoa ei mainittu, eikä sen riskiä ollut käsitelty.

Suuren tapahtuman järjestäminen on melko laaja ja vaativa tehtävä, sillä suunniteltavia ja järjestettäviä asioita on paljon. Asiaa ei helpota se, että viranomaistoimijoita ja asiaa koskevia osin päällekkäisiä lakeja ja vaatimuksia on useita.

Tapahtuman järjestelyissä oli mukana Suomenlahden merivartiosto ja Meripelastusseura. Se oli omiaan tuomaan järjestäjälle käsitystä, että turvallisuusasiat ovat järjestyksessä. Todellisuudessa eri lakien vaatimuksia ei ollut käyty läpi eikä turvallisuussuunnitelma täyttänyt vaatimuksia, joita asetetaan kuluttajaturvallisuuslaissa mainitulle turvallisuusasiakirjalle ja pelastuslaissa mainitulle pelastussuunnitelmalle. Poliisille oli tehty kokoontumislain mukainen ilmoitus, mutta turvallisuussuunnitelman kelpoisuus ei tullut siinä tarkastetuksi. Kaupungin

⁹ Rasmussen, J. & Svedung, I. (2000) *Proactive Risk Management in a Dynamic Society*. Karlstad, Sweden: Swedish Rescue Services Agency.

kanssa oli puitesopimus vesialueen käytöstä, mutta se ei johtanut turvallisuusasioiden tarkasteluun.

Vaikka tapahtuman turvallisuuteen liittyy lukuisia suunnittelu- ja asiakirjavaatimuksia ja valvovia viranomaisia on useita, jopa keskeisimmät riskit voivat jäädä miettimättä ja huolehtimatta. Saattaakin olla niin, että moninkertaiset vaatimukset vievät huomion pois olennaisimmalta ja tapahtumanjärjestäjä keskittyy selviytymään vaatimuksista. Toisaalta suuren tapahtuman järjestäminen on vaativaa ja edellyttää ammattitaitoa ja osaavaa organisaatiota.

Nopeusmittausajon olennaisin riski yleisölle on suurta nopeutta ajavan veneen ajautuminen pois radalta ja siitä seuraava suurienerginen törmäys. Olennainen riskin torjuntakeino radan osalta on radan sijoittaminen tilavaan paikkaan, ajosuunta poispäin yleisöstä sekä turva-alueet, jotka jäivät toteutuneessa tapahtumassa niukoiksi. Rataa ei ollut selkeästi merkitty. Tapahtuma-alueella oli järjestäjän, satamaoperaattorin, Meripelastusseuran ja Suomenlahden merivartioston veneitä. Suomenlahden merivartiosto oli ohjeistanut niiden sijoittumisen. Nämä toimijat eivät huomanneet puutteita tai kokeneet niiden kuuluvan heille. Samalla järjestäjälle saattoi syntyä auktoriteettien läsnäolosta vaikutelma siitä, että asiat ovat kunnossa.

Nopeusmittausajossa ja koko Poker Run -tapahtumassa ajettiin rekisteröidyillä normaaliin vesiliikenteeseen sallituilla veneillä. Koska kyseessä ei ollut minkään moottoriveneluokan kilpailu, lajisääntöjä turva-alueääritelmiseen ei ole. Tarvittavia etäisyyksiä voi kuitenkin perustella laskelmilla tai poimia soveltuvat etäisyydet soveltuvien lajiliittojen ohjeista tai nopeiden veneiden (Power Boat) tapahtumajärjestäjiltä esimerkiksi Yhdysvalloista.

3.1.2 Kaluston valinta

Onnettomuusvene oli rekisteröity normaaliin vesiliikenteeseen ja se oli vaatimusten mukainen. Omistaja oli ostanut veneen samana vuonna ja asennuttanut siihen kaksi kertaa aiempaa tehokkaammat moottorit. Koneteho oli venevalmistajan määrittämän suurimman sallitun tehon rajoissa.

Venettä ei ollut tehty mihinkään kilpaluokkaan, joten sitä ei koskenut minkään lajisäännön vaatimukset. Vene oli kuitenkin nopea, joten turvallista käyttöä edesauttaa kilpaveneilyssä koeteltujen käytäntöjen noudattaminen.

Veneessä oli liian pitkä turvakytkimen naru. Koneet eivät pysähtyneet, kun kuljettaja lensi pois istuimeltaan. Kaasukahvat olivat käsikäyttöiset. Niissä kaasua jää päälle, vaikka kuljettajan käsi on pois kahvalta. Vene jatkoi suurella teholla eteenpäin, vaikka kuljettaja lensi pois istuimeltaan. Jalkakäyttöinen kaasua olisi useimmissa tilanteissa turvallisempaa, koska silloin molemmat kädet ovat käytettävissä ohjaamiseen ja kaasun saa nopeasti pois. Samoin kaasua lähtee pois, jos kuljettaja joutuu pois paikaltaan.

Tapahtumassa ei ollut asetettu veneille teknisiä vaatimuksia eikä katsastusmenettelyä ollut. Katsastusmenettely kuuluu moneen moottoriurheiluluokkaan. Se antaa mahdollisuuden tarkastella veneen turvallisuutta ja varustusta sekä keskustella kuljettajan kanssa hyvistä ja huonoista käytännöistä. Näitä asioita ei sisällytetty tapahtuman turvallisuussuunnitelmaan.

Ajatus oli, että veneet ovat rekisteröityjä ja siten laillisia yleiseen vesiliikenteeseen. Samoin tapahtumassa oli tarkoitus ajaa tavanomaisia vesiliikenteen sääntöjä noudattaen. Veneille ja vesiliikenteelle asetetut vaatimukset ovat varsin sallivat. Veneiden teho ja nopeus voi olla suuri, mutta samaan aikaan kuljettajan pätevyys ja kokemus voi olla lähes olematon. Veneiden moottorit ovat kasvussa, joten riskien kasvua on odotettavissa. Asiaan vaikuttaa myös se, että veneiden vuokraustoiminta on helpottunut ja lisääntynyt.

3.1.3 Ajaminen

Onnettomuusveneeseen kuljettaja ajoi aiempien veneiden mukaisesti nopeusmittausradan oikeaa reunaa, jonka lähellä oli katsojaveneitä. Idea oli saavuttaa nopeusmittauskohdassa mahdollisimman suuri nopeus ja mittaustulos sekä tarjota yleisölle viihdettä.

Toinen vene lähti kesken suorituksen liikkeelle yleisöveneiden joukosta aiheuttaen peräaaltoja. Nopeusajoa ajaneen veneen kuljettaja ei reagoinut ajoissa aaltoihin keskeyttämällä suoritusta, muuttamalla suuntaa tai trimmaamalla venettä enemmän aaltoja sietävään asentoon. Lähtenyt vene ja aallot oli mahdollista nähdä.

Kuljettajalla oli vain vähän kokemusta näin nopean veneen hallinnasta, eikä hän osannut arvioida aaltojen vaikutusta. Aaltoja voi tulla monessa veneily- tai veneurheilutilanteessa monesta syystä. Tässä tapauksessa aallot syntyivät toisen tapahtumaan osallistuvan veneen harkitsemattomasta liikkeellelähdistä kesken nopeusmittausajon. Erilaisille väärinkäsityksille antoi mahdollisuuksia se, että aikataulusta ei pidetty kiinni ja nopeusmittausajo aloitettiin suunniteltua aikaisemmin. Veneiden järjestäytyminen oli vielä kesken.

Nopeusajoa ajaneella kuljettajalla oli todennäköisesti näyttämisen tarvetta, mikä nostaa keskeyttämisen kynnyksiä. Kuljettajille ei ollut viestitty, että suoritus pitää keskeyttää vaaratilanteessa ja että nopeusajon saa siinä tilanteessa ajaa uudelleen. Puute kuljettajien opastamisessa liittyy muutoinkin puutteelliseksi todettuihin tapahtumajärjestelyihin ja riskinarvioihin.

Tapahtumanjärjestäjällä oli pyrkimystä turvallisuudesta huolehtimiseen, mutta turvallisuusvaatimusten kokonaisuus on tarpeettoman monimutkainen ja osaaminen samaan aikaan puutteellinen.

3.1.4 Törmäys

Vene lähti kuljettajan hallinnasta osuttuaan aaltoihin. Nopeus oli sadan solmun luokkaa, jolloin vene etenee 50 metriä sekunnissa. Veneen tehot jäivät hallinnan menetyksen yhteydessä päälle, ja vene törmäsi varsin lähellä olleeseen RIB-veneeseen ja siinä olleisiin ihmisiin. Törmäysnopeus oli noin 20 metriä sekunnissa.

Yleisön sijoittumista ohjattiin joistakin toimitsijaveneistä ja kuulutuksin, jotka kuuluivat myös radiosta. Kukaan paikalla olleista toimijoista ei kiinnittänyt huomiota siihen, että yleisö oli tarpeettoman lähellä ja vaarassa.

3.1.5 Pelastustoimet

Onnettomuudessa kuoli yksi henkilö, yksi loukkaantui vakavasti yksi ja yksi lievästi. Ensiauttajat eli Meripelastusseuran ja Suomenlahden merivartioston veneet olivat onnettomuuspaikalla heti. Pelastuslaitoksen ensihoitoyksikkö oli satamassa ja nopeasti apuna. Pelastajilla ei ollut mahdollisuuksia estää aiheutuneita henkilövahinkoja.

Pelastustöihin aiheutui eri syistä pieniä viiveitä, joista ei kuitenkaan tässä tapauksessa aiheutunut lisävahinkoa. Viranomaiset eivät olleet tapahtuman osalta varautuneet isoihin pelastus- tai ensihoitotehtäviin. Lisäksi pieniä ongelmia oli yksiköiden löytämisessä oikeille paikoille. Satama-alueella oli tapahtuman aikaan paljon ihmisiä ja pysäköityjä autoja, jotka häirtasivat jonkin verran ambulanssien ja pelastusajoneuvojen liikkumista. Liikkuminen ja pysäköinti tulee suunnitella ja järjestää siten, ettei se häiritse pelastustoimia. Hangon huvivenesatamassa ei ole selkeitä osoittemerkintöjä, eikä satama-alueista ole kattavaa ja tarkkaa osoitteistoa.

Hätäkeskus ei täysin pysynyt mukana nopeasti kehittyneessä tilanteessa. Ruuhkatilanteissa hätäkeskukseen voi syntyä ajoittain tilanteita, joissa se vastaa 1–2 minuutin viiveellä.

Viranomaisten ja Suomen Meripelastusseuran toimintaa pelastustilanteessa voidaan pitää ammattimaisena ja toimivana.

4 JOHTOPÄÄTÖKSET

Johtopäätökset sisältävät onnettomuuden tai vaaratilanteen syyt. Syyllä tarkoitetaan erilaisia tapahtuman taustalla olevia tekijöitä ja siihen vaikuttavia välittömiä ja välillisiä seikkoja.

1. Tapahtuman järjestelyissä ei tehty riskinarviota eikä siten systemaattisesti pohdittu, miten niitä torjutaan. Olennainen riski oli nopean veneen ajautuminen radalta. Käytännön asioita olisivat olleet radan sijainnin ja ajosuunnan valinta, turvaetäisyydet, radan merkintä, kalustolle asetettavat vaatimukset sekä osallistujien ja yleisön opastus.

Johtopäätös: Keskeisimmätkin tapahtuman riskit voivat jäädä ottamatta huomioon, vaikka turvallisuusvaatimuksia tulee useista laeista ja useilta viranomaisilta. Monimutkaiset vaatimukset vievät huomion pois olennaisesta. Toisaalta turvallisen ja vaatimukset täyttävän tapahtuman suunnittelu ja toteutus vaatii tapahtumajärjestämisen monipuolista osaamista.

2. Tapahtuman suunnittelua ennakkoon valvoivat poliisi ja pelastustoimi. Paikan päällä järjestelyissä olivat mukana Suomenlahden merivartiosto ja Suomen Meripelastusseura.

Johtopäätös: Viranomaisten mukanaolo erilaisissa tapahtumissa on monin tavoin hyvä asia. Kuitenkin väärinkäsitysten ja luulojen välttämiseksi pitää olla selvää, miten huolehtimisvastuut jakautuvat. Edes viranomaiset eivät näyttäisi kunnolla tuntevan toistensa lainsäädäntöjä ja vaatimuksia tapahtumajärjestelyille.

3. Onnettomuusvene oli rekisteröity tavanomaiseen vesiliikenteeseen. Siihen oli vaihdettu tehokkaat moottorit ja veneessä oli havaittu epävakautta. Turvallisinta ratkaisua, eli jalkakaasua, ei saatu ennen tapahtumaa asennettua. Sen sijaan oli käsikäyttöiset kaasukahvat. Turvakytkimen naru oli liian pitkä. Veneen vauhti ei ongelmien ilmetessä hidastunut.

Johtopäätös: Veneille asetetut tekniset vaatimukset ovat varsin sallivat. Katsastusmenettelyt ovat pääasiassa vain venekerhojen jäsenille.

4. Onnettomuusveneen kuljettajalla oli vähäinen kokemus nopeiden veneiden ajamisesta. Hän arvioi edessään olleet aallot väärin, eikä muuttanut ajamistaan aallot havaittuaan.

Johtopäätös: Vesiliikenteessä on mahdollista ajaa erittäin kovaa, mistä voi aiheutua vaaraa muille. Tehokkaiden veneiden määrä on kasvussa ja yhä tehokkaampia moottoreita on saatavissa. Kuljettajalle asetetut vaatimukset ovat vähäiset perustuen pääasiassa omaan arvioon.

5. Onnettomuus aiheutti pelastus- ja ensihoitotehtävän, johon osallistuivat Suomenlahden merivartiosto, Suomen Meripelastusseura, ensihoito ja pelastustoimi. Toiminta alkoi nopeasti, koska toimijat olivat paikan päällä. Myöhemmin tuli pieniä viiveitä, mutta niistä ei aiheutunut vahinkoa.

Johtopäätös: Viranomaisilla ja Meripelastusseuralla on hyvät valmiudet toimia erityisesti yleisötapahtumassa sattuvassa onnettomuudessa, sillä läsnäoloa yleensä lisätään. Tosin erityisen suureen onnettomuuteen ei tyypillisesti varauduta.

5 TURVALLISUUSSUOSITUKSET

5.1 Yleisötapauhtumien turvallisuusjärjestelyt, vaatimukset ja osaaminen.

Hangon veneonnettomuus ja Onnettomuustutkintakeskuksen aikaisemmin tutkimat onnettomuudet Alahärmässä, Seinäjoella ja Porissa ovat käsitelleet yleisötapauhtumien järjestämistä.

Tutkinnoissa on ilmennyt, että yleisötapauhtumien turvallisuussuunnitteluvaatimukset ovat monimutkaiset ja monin tavoin päällekkäiset. Prosesseja olisi mahdollista yksinkertaistaa sekä tehdä tapauhtumajärjestäjälle helpommiksi. Nykyiset vaatimukset ovat myös viranomaisille vaikeaselkoiset. Jokainen tuntee hyvin vain omansa. Kunkin viranomaisen sivuilla on pääasiassa kyseisen viranomaisen ja sitä vastaavan lainsäädännön näkökulma.

Vaikka vaatimuksia ja prosesseja saataisiinkin yksinkertaistettua, tapauhtumien järjestäminen vaatii vahvaa ja monipuolista tapauhtumajärjestämisen osaamista. Koulutusta on kuitenkin niukasti tarjolla, eikä pätevyysvaatimuksia ole.

Hangon tapauhtumajärjestelyjen tarkastelu vahvisti, että aikaisemmissa tutkinnoissa annetut suositukset ovat edelleen osuvia. Nykyinen tilanne näyttää johtavan siihen, että huomio suunnittelussa ja viranomaisvaatimuksissa ei osu keskeisimpien riskien tunnistamiseen ja hallintaan.

Onnettomuustutkintakeskus toistaa kolme aikaisempaa suositusta, joiden mukaan

Sisäministeriö (poliisi ja pelastustoimi) ja työ- ja elinkeinoministeriö selkiyttävät yleisötapahtumien turvallisuusvaatimuksia kohti ”yhden luukun” ja yhden kattavan, turvallisuutta koskevan suunnitelman käytäntöä. Vaatimuksien pitää olla tapauhtuman järjestäjälle ymmärrettävät ja yksinkertaiset. [2016-S3]

Turvallisuus- ja kemikaalivirasto (Tukes) on aloitteellinen ja esittelee asiaan liittyville ministeriöille ja viranomaisille tarpeet tapauhtumien viranomaisvaatimusten yksinkertaistamiseksi ja sujuvoittamiseksi. Tähän liittyen Tukes suunnittelee, millaisella yhteistyöllä saadaan aikaiseksi tapauhtumatietokanta. Tietokannan tarkoituksena on opastaa tapauhtumajärjestäjää syöttämään tietokantaan tapauhtuman perus- ja turvallisuus-suunnittelutiedot, jolloin tieto ohjautuu eri viranomaisille. [2019-S15]

Sisäministeriö (poliisi ja pelastustoimi) ja työ- ja elinkeinoministeriö huolehtivat, että tapauhtumien järjestäjien saatavilla on hallinnonaloista riippumaton turvallisuutta koskeva koulutusaineisto ja esimerkiksi (verkko)kurssi, jonka läpäiseminen antaa valmiuden yleisötapauhtuman turvallisuusjohtamiseen. Tapauhtumien järjestäjien on tunnettava sovellettava lainsäädäntö sekä turvallisuusjohtamisen ja -suunnittelun periaatteet. [2016-S4]

5.2 Turvaetäisyydet ja suojaavat rakenteet

Hangon onnettomuudelle ja aikaisemmin tutkituille Alahärmän, Porin ja Seinäjoen onnettomuuksille oli yhteistä suuri liike-energia, joka voi aiheuttaa suuret vahingot. Yleisöä ja toimitsijoita pitää suojata tältä energialta. Onnettomuuksissa yleisöä tai toimitsijoita on ollut liian lähellä ja liian kevein tai olemattomin rakentein suojattuna.

Onnettomuustutkintakeskus suosittaa, että

Turvallisuus- ja kemikaalivirasto huolehtii yhdessä tapahtumia valvovien muiden viranomaisten kanssa, että moottoriurheilutapahtumissa ja vastaavissa muissa suuren liike-energian sisältävissä tapahtumissa tapahtumanjärjestäjältä vaaditaan aina laskelmiin tai soveltuviin lajisääntöihin perustuvat selvitykset ja suunnitelmat toteutettavista turvaetäisyyksistä ja rakenteista yleisön ja toimitsijoiden suojaksi. [2021-S8]

Tapahtumajärjestelyt edellyttävät aina kokonaisvaltaista turvallisuussuunnittelua. Turvaetäisyyksien tarkastelun vaatiminen ohjaa tapahtumajärjestäjät miettimään vaaraa aiheuttavien toimintojen sijoittumista, käytettävissä olevaa tilaa ja esimerkiksi ajosuunnan valintaa.

5.3 Nopeat veneet vesiliikenteessä

Hangon onnettomuus tapahtui nopeusmittaustapahtumassa, eikä kyseessä ei ollut minkään veneurheiluluokan kilpailu. Samoilla veneillä on mahdollista ajaa kovalla vauhdilla myös muilla vesialueilla milloin tahansa.

Nopeiden suuritehoisten veneiden suhteellinen ja absoluuttinen määrä on selvässä kasvussa. Suuri nopeus merkitsee pienempiä mahdollisuuksia tehdä havaintoja, vähemmän aikaa reagoida, suurempaa todennäköisyyttä hallinnanmenetykseen ja isompia vahinkoja törmäystilanteessa. Säännöt nopeilla veneillä ajamiseen ovat varsin sallivat.

Onnettomuustutkintakeskus suosittaa, että

Liikenne- ja viestintäministeriö ottaa huomioon liikenteen turvallisuusstrategiassa, vesiliikennelain uudistuksissa ja muissa tulevilla ratkaisuisa trendin, jossa nopeita veneitä on hitaamman liikenteen joukossa yhä enemmän. Asia vaatii aktiivista seurantaa ja mahdollisesti joitain turvallisuutta parantavia toimia. [2021-S9]

5.4 Toteutetut toimenpiteet

Liikenne- ja viestintäministeriössä on valmisteilla kaikki liikennemuodot kattava liikenneturvallisuusstrategia. Strategia laaditaan vuosille 2022–2026 ja sen valmistelussa on mukana laajasti eri sidosryhmiä. Vesiliikenteen osalta liikenneturvallisuusstrategia keskittyy huviveneilyyn, kaupallisen merenkulun ollessa pitkälti kansainvälisesti säänneltyä. Vesiliikenteen työryhmässä on käsitelty nopeita veneitä ja niiden yleistymistä vesiliikenteessä. Tavoitteena on asettaa toimenpiteitä, joiden avulla liikenneturvallisuus parantuu kokonaisvaltaisesti sekä luoda edellytyksiä liikenteen turvalliseen kehitykseen tulevaisuudessa. Liikenneturvallisuusstrategian valmistelu on vielä kesken ja strategian on tarkoitus valmistua vuoden 2021 aikana.

Työ- ja elinkeinoministeriö koordinoi poikkihallinnollista Luvat ja valvonta –hanketta, jonka tavoitteena on hallinnon tasot ja viranomaisrajat ylittävien asiakaslähtöisten palvelukokonaisuuksien tunnistaminen sekä niiden yhdenmukaistava ja yhteen sovittava kuvaaminen. Tähän tavoitteeseen pyritään muun muassa rakentamalla yhden luukun periaatteella toimiva digitaalinen asiointi- ja palvelukerros ja käyttöä tukevat kaikkikanavaiset tukipalvelut. Yhtenä osana hanketta on tapahtumajärjestämisen palvelukokonaisuus. Tavoitteena on tuottaa digitaalinen palvelualusta, jonka kautta yleisötapahtuman järjestäjä voi asioida kaikkien yleisötapahtumia valvovien ja luvittavien viranomaisten kanssa.

LÄHDELUETTELO

Kirjalliset lähteet

Onnettomuustutkintakeskus (2016) *Monsteriauton pyörän ajautuminen yleisön joukkoon Alahärmässä 8.8.2015*. Tutkintaselostus Y2015-03.

Onnettomuustutkintakeskus (2019) *Autokilpailussa tapahtuneet onnettomuudet Seinäjoella 15.6.2018 ja Porissa 22.6.2018*. Tutkintaselostus Y2018-03.

Tutkinta-aineisto

- 1) Silminnäkijöiden ja ammattikuvaajien toimittamat videoaineistot
- 2) Poliisin tutkintailmoitukset ja valokuvat
- 3) Poker Run -tapahtuman ohjelma, reitti ja säännöt
- 4) Tukesin laatima pöytäkirja tapahtuman järjestelyistä ja onnettomuudesta
- 5) Tiedot kuluttajaturvallisuuslain valmistelusta ja taustoista
- 6) Poliisille jätetty ilmoitus yleisötilaisuuden järjestämisestä ja turvallisuussuunnitelma
- 7) Poliisin sisäiset ohjeet yleisötilaisuuksien valvonnasta
- 8) Pelastuslaitoksen asiakirjat pelastussuunnitelman tarkastelusta
- 9) Hangon kaupungin kanssa tehty puitesopimus tapahtuma-alueen käytöstä
- 10) Hangon kaupungin antama lupa vesiväylän sulkemiseen
- 11) Huvivenesataman torijärjestelyistä Hangon kaupungin kanssa tehty sopimus
- 12) Onnettomuusveneen rekisteriote
- 13) Traficomien muistio onnettomuusveneen vaatimustenmukaisuuden tarkastuksesta
- 14) Onnettomuusveneen moottoreista puretut tiedot
- 15) Traficomien toimittamat tiedot suuritehoisten veneiden määrän kasvusta
- 16) Raportti toteutuneesta ensihoitotoiminnasta
- 17) Tiedot Suomenlahden merivartioston toiminnasta
- 18) Hälytysseloste ja onnettomuusseloste pelastustoimen Pronto-tietokannasta
- 19) Meripelastusseuran toimintaa koskeva aineisto
- 20) Hätäkeskustallenteet
- 21) Valokuvia onnettomuusveneestä
- 22) Pelastuslaitosten kumppanuusverkoston opas yleisötapahtuman pelastussuunnitelman laadintaan sekä pelastuslaitosten valvonnan aapinen

YHTEENVETO TUTKINTASELOSTUSLUONNOKSESTA SAADUISTA LAUSUNNOISTA

Tutkintaselostusluonnos on ollut lausunnolla liikenne- ja viestintäministeriössä, työ- ja elinkeinoministeriössä, sisäministeriössä, Turvallisuus- ja kemikaalivirastossa, Liikenne- ja viestintävirastossa, Rajavartiolaitoksella, Poliisihallituksessa, Länsi-Uudenmaan pelastuslaitoksella, Hangon kaupungilla, tapahtumanjärjestäjällä, onnettomuusveneen kuljettajalla, aallot aiheuttaneen veneen kuljettajalla, kuolleen lähiomaisilla ja onnettomuudessa loukkaantuneilla. Yksityishenkilöiden antamia lausuntoja ei turvallisuustutkintalain mukaisesti julkaista.

Liikenne- ja viestintäministeriö kuvailee lausunnossaan kaikkia liikennemuotoja koskevan liikenneturvallisuusstrategian valmistelua. Vesiliikenteen työryhmässä on käsitelty nopeita veneitä ja niiden yleistymistä vesiliikenteessä.

Ministeriö yhtyy tutkintaselostusluonnoksen näkemykseen siitä, että tapahtumanjärjestäjälle asetetut moninkertaiset vaatimukset saattavat viedä huomion pois olennaisimmalta eli turvallisuudelta. Turvallisuusvaatimusten kokonaisuus on tarpeettoman monimutkainen. Asiaa on arvioitava perusteellisesti ja poikkihallinnollisesti.

LVM tarkentaa tutkintaselostusluonnoksessa olleita tiettyjä vesiliikennelakiin liittyviä kohtia, jotka koskevat päällikön velvollisuuksia, ikärajoja ja vuokratun vesikulkuneuvon luovuttajan vastuuta.

Työ- ja elinkeinoministeriö toteaa lausunnossa tunnistavansa, että vaatimusten jakaantuminen useaan lakiin saattaa vaikeuttaa tapahtumanjärjestäjän mahdollisuuksia hahmottaa sääntelyn ja vaatimusten kokonaisuus. Lakien näkökulmat ovat kuitenkin erilaiset ja kullakin sektorilla on tarkoituksenaan varmistaa tapahtumaturvallisuutta eri lähtökohdista käsin. Turvallisuus- ja kemikaaliviraston valvontatyö on ennakkollista turvallisuustyötä, eikä niinkään yksittäisiin tapahtumiin kohdistuvaa valvontaa.

Lupa- ja ilmoitusmenettelyjen selkeyttäminen ja viranomaisten toimintatapojen yhteensovittaminen edellyttävät kokonaisuuden huomioimista ja hallinnonalojen välistä yhteistyötä. Valvontaviranomaisten keskinäinen yhteistyö sekä toimijoille suunnattu ohjaus ja neuvonta ovat tärkeässä roolissa. On myös huomioitava, että vastuu turvallisuudesta huolehtimisesta on toiminnanharjoittajalla ja viranomaisvalvonta täydentää toiminnanharjoittajan vastuuta. Tapahtumanjärjestäjän on lain mukaan mahdollisuus sisällyttää tarvittavat tiedot yhteen kattavaan turvallisuutta koskevaan suunnitelmaan.

Työ- ja elinkeinoministeriö koordinoi poikkihallinnollista Luvat ja valvonta -hanketta, joka vastaa osittain suositukseen tapahtumanjärjestäjien viranomaisasioinnin sujuvoittamisesta ja yhden luukun periaatteen käyttöönnotosta.

Sisäministeriö toteaa lausunnossaan, että tilaisuuden järjestämisen vastuut olivat jakautuneet, minkä vuoksi todellisuudessa ei ollut ketään tahoa, joka olisi vastannut tilaisuuden turvallisuusjärjestelyistä kokonaisuutena. Siksi esimerkiksi pysäköinnin ohjauksessa ja pelastustoiminnan ohjauksessa satamassa ei ollut sellaista tahoa, joka olisi saanut tehtäväkseen suunnitella turvallisuusjärjestelyt kokonaisuutena.

Sisäministeriö kiinnittää lausunnossaan huomiota toteamukseen, jonka mukaan turvaaminen ja yleisöveneidä sijoitus oli Suomenlahden merivartioston ja Suomen Meripelastusseuran hallinnassa. Suomenlahden merivartiosto ei osallistunut tapahtuman turvallisuusjärjestelyihin, eikä tapahtuman järjestäjä tällaista pyyntöä Suomenlahden merivartiostolle ollut esittänyt.

Tutkintaselostuksessa on todettu asianmukaisesti, että koska tapahtuman järjestelyissä oli mukana Suomen Meripelastusseura ja Merivartiosto, järjestäjä on tätä kautta olettanut, että turvallisuusasiat ovat järjestyksessä.

Lausunnon mukaan ei voida sanoa, että yleisötilaisuuden vaatimukset olisivat moninkertaisia tai että tilaisuuden riskejä jouduttaisiin analysoimaan moneen kertaan. Pelastussuunnitelman ja turvallisuusasiakirjan voi yhdistää samaan asiakirjaan ja on suositeltavaa. Tässä tapauksessa järjestäjä oli jättänyt kokonaan tekemättä nopeusajon riskien arvioinnin eikä tilaisuuden turvallisuuden suunnitteluun ollut panostettu riittävästi. Herää kysymys, olisivatko suunnitelmat riittävät, vaikka viranomaisia olisi vain yksi ja tapahtuman turvallisuuteen liittyvä lainsäädäntö olisi vain yhdessä laissa.

Yleisötilaisuuksien turvallisuusvaatimusten yksinkertaistamista koskeva suositus on aiheellinen. Toisaalta sen toteutus on haasteellista, koska sitä ei ole kohdistettu kaikille toimijoille, joiden säädösalaan tapahtumien turvallisuus kuuluu omilla toimialoillaan. Yksi tutkinnan johtopäätöksistä olisikin voinut olla tämän suosituksen korvaaminen uudella suosituksella, joka olisi kohdistettu kattavammin eri tahoille sisäministeriön ja työ- ja elinkeinoministeriön lisäksi.

Tapahtumanjärjestäjien osaamisen kehittämistä koskevasta suosituksesta ministeriö toteaa, että nykyisin on saatavissa yleistä ja toimialakohtaista koulutusta sekä oppaita ja ohjeita eri tahojen verkkosivuilla. Suomi.fi - verkkosivustolla on myös yleisötilaisuuden järjestäjän varsin kattava muistilista. Siten ei ole tarkoituksenmukaista, että sisäministeriö kehittäisi koulutusaineistoa yleisötilaisuuksien järjestämiseen.

Turvallisuus- ja kemikaalivirasto (Tukes) tiedostaa, että Onnettomuustutkintakeskuksen tehtävä ei ole kohdentaa oikeudellista vastuuta, mutta samalla tapahtuman järjestäjän toimintaan liittyviä onnettomuuteen johtaneita tekijöitä ei ole kuitenkaan Tukesin arvion mukaan käsitelty tutkintaselostuksessa riittävästi. Tapahtuman järjestelyihin liittyvät puutteet kohdistetaan tutkintaselostuksessa pääosin vain talkoolaisten läsnäoloon, asiakirjapuutteisiin ja viranomaistoimintaan. Kuitenkin tapahtumanjärjestäjällä on erittäin selkeä lakisääteinen vastuu palvelun turvallisuudesta.

Tukesin mukaan tutkintaselostuksessa ei riittävästi tuoda riittävästi esille tapahtuman järjestäjän puutteellista osaamista ja resursseja, ratajärjestelyn suunnittelua, ajolinjan valintaa, mahdollisuuksia selvästi turvallisempiin ratajärjestelyihin, kuljettajakokouksen sisältöä, muuta osallistujien ohjaamista ja neuvontaa tai katsojaveneiden ohjeistamista. Tarkemmin olisi syytä käsitellä myös sitä, miten tapahtumanjärjestäjä on varautunut olosuhdemuutoksiin, häiriötilanteisiin ja poikkeusoloihin. Tukesin mukaan edellä mainitut turvallisuuspuutteet ovat onnettomuuden aiheutumisen kannalta olennaisempia kuin se, että tapahtuma-alan lupamenettelyt ovat monimutkaisia ja tapahtumanjärjestäjän pitää olla yhteydessä useisiin viranomaisiin.

Tukesin mukaan johtopäätöksissä pitäisi erottaa toisistaan viranomaisten mukanaolo tapahtuman järjestelyissä ja tapahtumaturvallisuutta valvovien viranomaisten välinen yhteistyö ja tiedonkulku.

Tukes on yhtä mieltä siitä, että viranomaisten olisi syytä olla tietoisempia toistensa valvontavastuista ja -edellytyksistä. Tällä hetkellä tapahtumaturvallisuuden kentältä puuttuu tapahtumaturvallisuuden koordinoiva viranomainen. Kukin toimija kuitenkin toimii ja viestii vain oman toimivaltansa puitteissa. Tukes huomauttaa, että tapahtumatietokantaa koskevaa suositusta edistetään TEM:n vetämässä Luvat ja valvonta -hankkeessa.

Turvaetäisyyksiä koskevasta suosituksesta Tukes toteaa, että olennaisempaa on ohjata tapahtumanjärjestäjää huomioimaan tapahtuman turvallisuusasiat laajempuna kokonaisuutena kuin korostamalla tätä mekaanisiin arvioihin perustuvaa näkökulmaa.

Liikenne- ja viestintävirasto (Traficom) toteaa, että jos luvanvarainen tapahtuma edellyttää väliaikaista vesiliikenteen keskeyttämistä tai rajoittamista tai alueellisesta kiellosta tai rajoituksesta poikkeamista, on lupa siihen haettava Liikenne- ja viestintävirastolta. Hangon yleisötapahtumalle ei ollut haettu Hangon ympäristöviranomaisen lupaa eikä vesiliikenteen keskeyttämiselle Liikenne- ja viestintäviraston lupaa.

Hangon kaupungin maanrakennuspäällikkö oli myöntänyt tapahtumanjärjestäjälle luvan sulkea Itäsataman itäinen sisääntuloväylä nopeiden veneiden nopeusmittaustapahtuman takia. Kyseinen väylä on Väyläviraston ylläpitämä julkinen kulkuväylä, jonka sulkemiseen kaupungilla ei ole valtuuksia.

Lausunnon mukaan veneonnettomuus osoittaa, että nykyisten säädösten noudattaminen olisi osaltaan lisännyt tapahtuman turvallisuutta.

Lisäksi Traficom esittää korjauksia muutamaankin yksityiskohtaan, jotka koskevat veneen ja veneiden vaatimuksenmukaisuutta, ikärajoja ja ikärajoihin liittyvää veneen bruttovetoisuutta.

Rajavartiolaitos pyytää tekemään korjaukset, jotka liittyvät Rajavartiolaitoksen asemaa suhteessa tilaisuuden järjestelyistä vastaavaan organisaatioon. Luonnoksesta saa useammasta kohdasta käsityksen, että Suomenlahden merivartiostolla olisi ollut rooli tilaisuuden turvallisuusjärjestelyissä. Suomenlahden merivartiosto ei osallistunut tapahtuman turvallisuusjärjestelyihin, eikä tapahtuman järjestäjä tällaista pyyntöä Suomenlahden merivartiostolle ollut esittänyt. Suomenlahden merivartiostoon kuuluvan Hangon merivartioaseman rajavartiomiehet olivat tapahtuma-alueella varautumassa Rajavartiolaitoksen lakisääteisiin tehtäviin (erityisesti meripelastusvalmius) ja suorittivat onnettomuuteen liittyen meripelastuslain (1145/2001) mukaista meripelastustehtävää.

Rajavartiolaitos esittää moniin tutkintaselostuksen kohtiin liittyen, että Rajavartiolaitos ei ollut toimija tapahtuman järjestelyissä. Esimerkiksi kipparikokouksessa Rajavartiolaitos ei puhunut yleisistä turvallisuusasioista, vaan informoi kuljettajia meripelastusjärjestelyistä koskevista seikoista. Suomenlahden merivartiosto ei ole millään tavalla ollut sitoutunut mainitulla tavalla "radan turvaamiseen tai hallintaan". Turvallisuuspuutteiden havainnointi ja turvallisuuspuutteet kuuluvat tapahtumanjärjestäjän vastuulle. Partiot olivat koko ajan käytävissä myös muualle suuntautuviin Rajavartiolaitoksen lakisääteisiin tehtäviin, eivätkä näin ollen olisi voineetkaan sitoutua tapahtuman turvallisuusjärjestelyihin.

Lisäksi Rajavartiolaitos esittää terminologisia korjauksia useisiin kohtiin.

Poliisihallitus toteaa, että tutkintaselostusluonnoksessa on kuvattu ja arvioitu poliisin toimintaa asianmukaisesti. Jo aiemmissa tutkinnoissa annettujen suositusten toteutusta edistää jo viime hallituskaudella työ- ja elinkeinoministeriön johdolla aloitettu Luvat ja valvonta -hanke, jossa tuotetaan muun muassa tapahtumien järjestäjiä palveleva "yhden luukun" portaali. Portaalissa järjestäjät saavat nopeaa neuvontaa ja opastusta kai-kissa tapahtuman järjestämiseen liittyvissä asioissa sekä jättävät yhdellä käynnillä sähköisesti kaikki tilaisuuteen liittyvät hakemukset ja ilmoitukset, jotka ohjautuvat oikealle viranomaiselle. Myös viranomaisyhteistyötä on lisätty merkittävästi. Jo useana vuonna on järjestetty tapahtumaturvallisuuden liittyviä seminaareja, joihin on osallistunut turvallisuusviranomaiskenttää varsin kattavasti (Tukes, poliisi, pelastusviranomaiset). Vuonna 2020 asetettiin lisäksi Yleisötilaisuuksien valtakunnallinen ohjausryhmä, jonka työskentely lisää viranomaisten välistä vuorovaikutusta ja yhteistä ymmärrystä yleisötapahtumista yleensäkin.

Tapahtumien järjestäjille suositetusta koulutusaineistosta ja kurssista Poliisihallitus toistaa kantanaan, että poliisilla ei ole mahdollisuutta yksin toteuttaa tällaista koulutusta. Koulutuksen suunnittelijoina ja toteuttajina voisivat pikemminkin olla järjestöt ja turvallisuusalan koulutusta antavat oppilaitokset. Poliisi on valmis tukemaan koulutuksen suunnittelemista ja toteuttamista omalla ammattitaidolla.

Länsi-Uudenmaan pelastuslaitos toteaa, että tutkinta on tehty seikkaperäisesti ja siinä on otettu hyvin huomioon onnettomuuteen johtaneet syyt. Pelastuslaitos esittää korjauksia muutamaa tutkintaselostusluonnoksen pelastustoimintaa, ensihoitoa ja toimintavalmiutta koskeviin kohtiin.

Tapahtumanjärjestäjä Powerness Oy vaatii muutoksia ja korjauksia yli 20 tutkintaselostusluonnoksen kohtaan. Lausunnon mukaan viisi Rajavartiolaitoksen ja Meripelastusseuran venettä oli sijoittunut hyvin radan varteen. Niiden lisäksi oli neljä tapahtumajärjestäjän venettä, satamakapteenin vene, kaksi helikopteria ja hieman kauempana ulkovartiolaiva. Tämä on enemmän kuin koskaan aikaisemmin kyseisessä tai vastaavissa tapahtumissa Suomessa.

Tapahtumanjärjestäjä toteaa, että turvallisuussuunnitelma oli toimitettu poliisille, joka myönsi luvan ilman mainintoja puutteista tai vääristä ja vanhentuneista tiedoista. Suunnitelmassa olleet virheet korjattiin paperiin käsin sen jälkeen, kun palotarkastaja huomautti niistä. Väärillä tiedoilla ei ollut vaikutusta onnettomuuden kulkuun. Herää myös kysymys, miten on mahdollista, että tapahtumajärjestäjän jättämä turvallisuussuunnitelma ei täyttänyt vaatimuksia, mutta sen se silti hyväksyttiin viranomaisten puolelta. Viestintäsuunnitelmaa ei ollut edellyttänyt mikään viranomainen ja kysymykseksi jää, mitä sillä olisi onnettomuuden kannalta ehkäisty.

Nopeustestausradan ohjeistus tehtiin selkeästi ja radan/väylän sijainti tehtiin erityisen selväksi suusanallisesti, mutta yleisön osalta mainittiin, että heitä ohjataan radan reunoista ulospäin omalla ja viranomaisten avustuksella. Tutkintaselostusluonnoksesta jää epäselväksi, millä perusteella yleisöveneillä todettiin olevan erilainen käsitys ohjeistuksesta. Kaikki kuulutukset tulivat myös radiotaajuuden 102,8 MHz kautta ja äänentoistolaitteita oli lisätty edelliseen vuoteen verrattuna. Nopeusajolle oli selkeät ohjeet, jotka kerrottiin kipparikokouksessa. Aallot aiheuttaneen veneen kuljettaja tiesi säännöt ja että nopeusmittausreitille ei olisi ollut mitään asiaa. Hän myös tiesi, että nopeusmittaus oli jo alkanut. Ainoa tapahtuman aikatauluun merkitty aika, jota pystyttiin noudattamaan tarkasti, oli yhteiskäynnistys.

Tapahtumaa on järjestetty Hangossa vuodesta 2006 ja nopeusajoa vuodesta 2009, joten tapahtuman luonteen pitäisi olla viranomaisten tiedossa. Nopeustestaus on ollut Merivartioston kanssa yksi pääasioista ja sen toteutuksesta on keskusteltu palavereissa. Järjestäjille ei ole tullut väärää käsitystä turvallisuudesta Rajavartiolaitoksen tai Meripelastusseuran läsnäolon vuoksi. Kaikki oli suunniteltu ja sovittu kyseisten auktoriteettien kanssa etukäteen.

Järjestäjät ovat ottaneet veneiden kulkusuunnan ja liikeradan huomioon yleisön ja toimitsijoiden suunnittelussa. Onnettomuudessa on ollut kysymyksessä täysin ennakoimaton ja poikkeava tapahtumaketju. Vastaavanlainen rajusti viistoon kohti yleisöä suuntautuva ajautuminen on teoriassa mahdollista samaan tapaan esimerkiksi rallikilpailussa, mutta se on äärimmäisen epätodennäköistä.

Tapahtuman järjestäjälle ei kuulu ihmisten liikkumisen ja pysäköinnin järjestelyt tapahtumaalueen ulkopuolella. Sopimuksen mukaan niistä huolehtii Hangon kaupunki.