

VIKKIKUUKAUKSEN TILASTO
TALOUSKANNAN RAPORTTI
20.4.1979/20.5.1979
-veikkiposti - Harjoitus
30.9.1979

VIIRINKI-veneen
tutkintatoimikunta

Helsinki 20.4.1979

Kauppa- ja teollisuusministeriölle

Viite: KTM:n kirje 4.10.
1978 No. 229/070/78

Asia: Tutkintatoimikunnan
osaselvitys

Kauppa- ja teollisuusministeriö on viitteessä mainitulla kirjeellään asettanut merilain (237/67) 259 §:n nojalla tutkintatoimikunnan selvittämään Hangon Vesillä 30.9.1978 tapahtuneen VIIRINKI nimisen moottoriveneen uppoamista ja sen syitä. Lisäksi toimikunnan tehtävänä on laatia mahdolliset ehdotukset asiassa.

Ministeriön asettamiskirjeessä toimikunnan puheenjohtajaksi on määrätty merenkulunylitarkastaja Simo Aarnio merenkulkuhallituksesta ja jäseniksi:

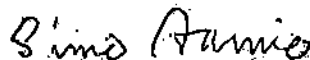
toimistopäällikkö Atso Jokivartio, merenkulkuhallitus
ylikonstaapeli Jukka Kallio, keskusrikospoliisi
veneinsinööri Nils-Erik Larsson, merenkulkuhallitus
ylliupseeri Pertti Siivonen, rajavartiolaitoksen esikunta
sihteeri Inkeri Wilén, merenkulkuhallitus, joka samalla on määrätty toimimaan toimikunnan sihteerinä.

Sittenministeriö on täydentänyt toimikunnan kokoonpanoa kutsumalla toimikunnan jäseneksi 19.10.1978 lukien ylitar-
kastaja Pentti Partasen sisäasiainministeriön pelastusosastolta.


Toimikunnan pysyvinä asiantuntijoina ovat 17.10.1978 lukien toimineet varatuomari Rauno Alatalo veneilyjärjestöjen edustajana, puheenjohtaja Heikki Santala Suomen Radiosähköttäjäliitto r.y:stä sekä 14.11.1978 lukien lainsäädäntöneuvos Kari Lehtola oikeusministeriöstä.


Toimikunta jättää Kauppa- ja teollisuusministeriölle kunnioittaen selvityksensä onnettomuudesta ja sen syistä sekä pelastustoimista. Toimikunta jatkaa työtään ja jättää myöhemmin ehdotuksensa toimenpiteistä, joihin selvityksen perusteella olisi syytä ryhtyä.

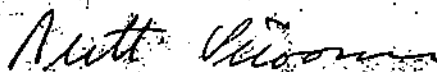
Puheenjohtaja


Simo Aarnio

Jäsenet:

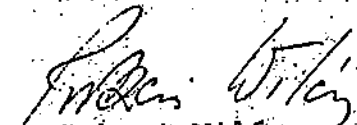

Atso Jokivartio


Nils-Erik Larsson


Pertti Siivonen

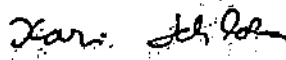

Jukka Kallio

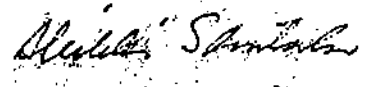

Pentti Partanen


Inkeri Wilén

Pysyvät asiantuntijat:


Rauno Alatalo


Kari Lehtola


Heikki Santala

LYHENTEITÄ

- mpk = meripeninkulma (1852 metriä)
- ts. = tosisuunta
- VPTK = Keskusrikospoliisin tutkintapöytäkirja
R 80/78 VIKINKI-vene onnettomuuden
johdosta suoritetuista tutkimuksista
- TPTK = Keskusrikospoliisin tutkintapöytäkirja
S 141/78 vartiolaiva TURVAN toiminnasta
Viikinki-vene onnettomuuden yhteydessä
- KPTK = Keskusrikospoliisin tutkintapöytäkirja
S 51/79 Kummelskärin linjaljoiston mahdollisesta sammuneena olemisesta

LÄHTEISIIN VIITTAAMINEN

Viitattaessa tämän selvityksen omiin liitteisiin, käytetään pelkkää sanaa 'liite' ja liitteen numero. Poliisitutkintapöytäkirjassa olevaan kertomukseen viitattaessa käytetään kuulustellun henkilön nimeä, pöytäkirjan nimen lyhennettä ja sivuviittausta, Asianomistajina ja todistajina kuulusteltujen henkilöiden asema kuulustelussa mainitaan, kun he esiintyvät selvityksessä ensimmäisen kerran. Poliisitutkintapöytäkirjojen liitteisiin viitattaessa käytetään pöytäkirjan nimilyhenteitä ja pöytäkirjan liiteluettelon mukaista liitteen numeroa.

VIIKINKI-VENEEN TUTKINTATOIMIKUNNAN

S E L V I T Y S

Hangon edustalla 30.9.1978 tapahtuneesta
veneonnettomuudesta ja sen syistä sekä
pelastustoimista.

Helsinki 1979

1. JOHDANTO	1
2. TUTKINTATOIMIKUNTA	2
2.1. Tutkintatoimikunnan aset-	
taminen ja kokoonpano	2
2.2. Tutkintatoimikunnan työn	
yleiset periaatteet	3
2.3. Tutkintatoimikunnan toi-	
minta	7
2.3.1. Kokoukset	7
2.3.2. Matkat	7
2.3.3. Katselmukset	9
2.3.4. Kokeet	9
2.3.5. Henkilöiden kuuleminen	10
2.3.6. Hankitut lausunnot	12
3. ONNETTOMUUDEN KULKU JA SYYT	13
3.1. Onnettomuusvene	13
3.1.1. Yleistiedot veneestä	13
3.1.2. Veneen katsastukset ja asiakirjat	13
3.1.3. Veneen varustus ja hengenpelastus-	
välineet	14
3.1.3.1. Veneliikenneasetuksen 3 §:n	
edellyttämä varustus	14
3.1.3.2. Suomen Moottoriveneliitto	
r.y:n jäsenseurojen jäsenten	
veneitä koskevien katsastus-	
vaatimusten mukainen varustus	15
3.1.3.3. Kansainvälisen huvivenetodis-	
tuksen edellyttämä varustus	26
3.2. Onnettomuusmatka	27
3.2.1. Matkareitti ja havainnot sen varrelta	27
3.2.2. Väyläselostus	32
3.2.3. Säätila ja muut merenkulkuun vaikut-	
tavat luonnonolosuhteet	34
3.3. Onnettomuustapahtuma	35
3.3.1. Veneen poikkeaminen väylältä	35
3.3.1.1. Yleistä	35

3.3.1.2.	Ulkonaisten tekijöiden aiheuttama, tapahtuneista väylien muutoksista riippumaton poikkeaminen väylältä	37
3.3.1.3.	Vanhentuneen merikartan tai virheellisten väylätietojen aiheuttama poikkeaminen väylältä	38
3.3.1.4.	Inhimillisten tekijäin vaikutus	40
3.3.1.5.	Kysymys Kummelskärin linjalouiston mahdollisesta epäkuntoisuudesta ja sen vaikutuksesta onnettomuuteen	41
3.3.2.	Veneen joutuminen onnettomuuteen	42
3.3.3.	Veneen uppoaminen	46
3.3.4.	Uhrien joutuminen veden varaan ja hukkuminen	53
3.3.5.	Uhrien löytyminen	61
3.3.6.	Veneen löytyminen ja nosto	65
3.4.	Yleisarviointi onnettomuudesta	68
3.4.1.	Inhimilliset tekijät	68
3.4.2.	Lainsäädäntö	70
4.	PELASTUSTOIMINTA	73
4.1.	Meripelastuksen yleisjärjestelyt	73
4.1.1.	Nykyisten järjestelyjen tausta, yleisperiaatteet, ohjeet ja suunnitelmat	73
4.1.2.	Eri viranomaisten ja yhteisöjen tehtävät ja vastuu meripelastuspalvelussa	77
4.1.3.	Meripelastuspalvelun johtamisjärjestelmä sekä aluejako	82
4.1.4.	Hälytys- ja viestijärjestelmät	85

4.1.5. Meripelastuksen voimavarat	87
4.1.5.1. Rajavartiolaitos	87
4.1.5.2. Merenkulkuhallitus	89
4.1.5.3. Poliisi ja tulli	90
4.1.5.4. Palolaitokset	90
4.1.5.5. Puolustusvoimat	90
4.1.5.6. Suomen Meripelastusseura	92
4.1.5.7. Posti- ja lennätinlaitos	92
4.1.6. Meripelastuksen järjestelyt Suomen- lahden meripelastusalueella	93
4.1.7. Meripelastussuoritteet	95
4.2. Pelastustoimet VIIKINKI-vene en onnettomuuden yhteydessä	97
4.2.1. Pelastustoimien tarkastelu yksiköit- tään	97
4.2.1.1. Pelastustoimiin osallistuneet yksiköt	97
4.2.1.1.1. Russarön linnake ja Hangon Rannikko- patteristo	97
4.2.1.1.2. Hangon merivartio- asema ja NV-13	103
4.2.1.1.3. Pelastusristeilijä Russarö	114
4.2.1.1.4. Tykkivene Karjala	115
4.2.1.1.5. Vartiolaiva Turva	118
4.2.1.1.6. Viestikeskus 2	127
4.2.1.2. Eräät pelastustoimiin osallis- tumattomat yksiköt	129
4.2.1.2.1. Hangon luotsiasema	129
4.2.1.2.2. Hangon rannikko- asema	132
4.2.1.2.3. Tulli	133
4.2.1.2.4. Suomenlahden meri- vartioston esikunta	134
4.2.1.2.5. Merivoimien esikunta	135
4.2.1.2.6. Etelä-Suomen sotilas- läänin esikunta	136
4.2.1.2.7. Kalastusalue Sande- fjord	136

4.2.1.2.8. Kalastusalus Veronica	138
4.2.1.2.9. Kalastusalus Woyland	138
4.2.2. Yleisarviointi pelastustoimista	139
4.2.2.1. Johdanto	139
4.2.2.2. Hätämerkit ja niiden havait- seminen	140
4.2.2.3. Hädänalaisten paikantaminen	142
4.2.2.4. Viestitoiminta	143
4.2.2.5. Etsinnän johtaminen ja suo- rittaminen	146
4.2.2.6. Eräiden yksiköiden ja alusten jääminen toiminnan ulkopuolelle	151

LIITELUETTELO

1. JOHDANTO

[REDACTED] ja kahden muun henkilön yhteisesti omistama, Helsingistä kotoisin oleva VIKINKI-niminen moottorivene ajoi Hangon edustalla karille ja upposi syyskuun 30 päivän iltana 1978. Vene oli huvimatalla Helsingistä Hankoon.

Hangon Rannikkopatteriston Russarön linnakkeen vartiotorvista havaittiin klo 21.20 punainen hätäraketti ja lähes välittömästi tämän jälkeen vielä kaksi punaista hätärakettia alueelta, jolla karilleajo oli tapahtunut. Linnakkeelta ilmoitettiin tehdyt havainnot Hangon merivalvonta-aluekeskukseen, josta hälytettiin Hangon merivartioasema.

Hangon merivartioaseman nopeakulkuinen vene NV-13 lähti Tulliniemen laiturista noin klo 21.40 etsintä- ja pelastustehtäviin, joihin myöhemmin osallistuivat myös tykkivene Karjala ja meripelastusristeilijä Russarö sekä vähäisessä määrin muissa tehtävissä Hankoon saapumassa ollut vartiolaiva Turva.

Etsinnät päätettiin keskeyttää tuloksettomina 1.10.1978 klo 01.05. Pelastusristeilijä Russarö jatkoi niitä kuitenkin siten, että se saapui Hangon satamaan klo 02.30.

Lokakuun 1 päivän aamun valjettua jatkettiin etsintöjä ja merestä löydettiin hukkuneina:

- [REDACTED]
- [REDACTED]
- [REDACTED]
- [REDACTED]
- [REDACTED]
- [REDACTED]
- [REDACTED]
- [REDACTED]
- [REDACTED]

seuraavana päivänä, 2. päivänä lokakuuta

- [REDACTED]

Veneessä matkalla mukana ollut [REDACTED]
[REDACTED] on edelleen löytymättä.

Veden pinnalla havaitun öljyläikän perusteella Helsingin laivastoaseman sukeltaja löysi Viikinki-veneen hyllyn 7.10. 1978 noin 22 metrin syvyydestä. Kahden epäonnistuneen nostoyrityksen jälkeen kolmas yritys onnistui 12.11.1978 ja Viikinki siirrettiin merivoimien kaapelialus Putsaarin avulla Hangon Länsisatamaan, jossa se nostettiin maihin.

2. TUTKINTATOIMIKUNTA

2.1. Tutkintatoimikunnan asettaminen ja kokoonpano

Kauppa- ja teollisuusministeriö asetti 4.10.1978 tekemällään päätöksellä merenkulkuhallituksen esityksestä merilain (237/67) 259 §:n nojalla tutkintatoimikunnan selvittämään Hangon vesillä 30.9.1978 tapahtuneen moottorivene Viikingin uppoamista ja sen syitä.

Ministeriön asettamiskirjeessä toimikunnan puheenjohtajaksi määrättiin merenkulunylitarkastaja Simo Aarnio merenkulkuhallituksesta ja jäseniksi seuraavat henkilöt:

toimistopäällikkö Atso Jokivartio, merenkulkuhallitus
ylikonstaapeli Jukka Kallio, keskusrikospoliisi
veneinsinööri Nils-Erik Larsson, merenkulkuhallitus
yliluutnantti Pertti Siivonen, rajavartiolaitoksen esikunta ja
sihteeri Inkeri Wilén, merenkulkuhallitus, joka samalla määrättiin toimimaan myös toimikunnan sihteerinä.

Toimikunnan kokoonpanoa täydennettiin kauppa- ja teollisuusministeriön 19.10.1978 tekemällä päätöksellä, jolloin toimikuntaan kutsuttiin jäseneksi ylitarkastaja Pentti Partanen sisäasiainministeriön pelastusosastolta.

Työnsä alkuvaiheissa toimikunta päätti itse täydentää kokoonpanoan kutsumalla toimikuntaan pysyviksi asiantuntijoiksi varatuomari Rauno Alatalon veneilyjärjestöjen edustajana sekä puheenjohtaja Heikki Santalan Suomen Radiosähköttäjäliitto r.y:stä, jotka molemmat asiantuntijat ovat osallistuneet toimikunnan toimintaan 17.10.1978 lukien.

Sittemmin toimikunta on kutsunut toimikunnan pysyväksi asiantuntijaksi lainsäädäntöneuvos Kari Lehtolan, oikeusministeriö, joka on toiminut toimikunnassa 14.11.1978 lukien.

Tutkintatoimikunta on toiminut nimellä VIKINKI-veneiden tutkintatoimikunta ja sen toiminnasta johtuneiden kustannusten korvaukset ovat määräytyneet yleisten komiteoista voimassa olevien säännösten mukaisesti. Toimikunnan varapuheenjohtajana on toiminut toimistopäällikkö Atso Jokivartio.

Asettamiskirjeen mukaisesti työskentelyssä on soveltuvin osin noudatettu voimassa olevia meriselitystä koskevia säännöksiä. Asettamiskirjeessä toimikunta on määrätty antamaan työn päätyttyä selvitys tutkimustuloksista kauppa- ja teollisuusministeriölle ja lisäksi mahdolliset ehdotukset asiassa. Eduskunnan oikeusasiamies on 23.10.1978 päivätyllä kirjeellään n:o 2841 pyytänyt myös käyttöönsä jäljennöstä tutkintatoimikunnan onnettomuutta koskevasta lausunnosta samoin kuin mahdollisista ehdotuksista.

2.2. Tutkintatoimikunnan työn yleiset periaatteet

Merilain 259 §:n mukaan merionnettomuuden tutkintatoimikunnan tehtävänä on selvittää onnettomuustapahtuma ja sen syyt. Tämän mukaisesti toimikunta on käytettävissä olevaa merenkulullista ja teknistä asiantuntemusta hyväkseen käyttäen pyrkinyt selvittämään, mistä Viikingin joutuminen pois turvalliselta väylältä, karille ajo ja uppoaminen ovat johtuneet.

Sittemmin toimikunnan työkenttä on laajennut siten, että toimikunta on selvittänyt myös Viikinki-veneeseen onnettomuuteen liittyvien pelastustoimien kulkua.

Tapahtumien kulun selvittämisen ohella tutkintatoimikunnan tulee tehdä tarvittavat parannusehdotukset vastaavanlaisten tapahtumien estämiseksi tulevaisuudessa. Kun onnettomuustapahtuman johdosta mahdollisesti nostettavat oikeudenkäynnit sekä eräiden viranomaisten toiminnasta eduskunnan oikeusasiamiehelle ja valtioneuvoston oikeuskanslerille tehtyjen kantelujen käsittely edellyttää tutkintatoimikunnan työn saamista valmiiksi mahdollisimman nopeasti, toimikunta on laatinut onnettomuustapahtumasta ja pelastustoimien kulusta osaselvityksen. Tämän selvityksen valmistuttua toimikunta jatkaa työtään ja tulee myöhemmin antamaan erillisen, parannusehdotuksia sisältävän esityksensä. Alkuperäisen työsuunitelmansa mukaan tutkintatoimikunnalla oli tarkoitus antaa myös onnettomuustapahtumaa ja pelastustoimia koskevat selvitykset erillisinä. Työn aikana kävi kuitenkin ilmi, että itse onnettomuustapahtumaan liittyvät tekniset selvitykset ja lisätutkimukset vaativat niin paljon aikaa, että pelastustoimia koskeva osa on saatu valmiiksi yhdessä onnettomuustapahtumaa koskevan osan kanssa.

Toimikunnan tuli merilain 259 §:n ja toimeksiantonsa mukaisesti noudattaa työssään soveltuvien osin meriselitystä koskevia säännöksiä. Kun erityinen tutkintatoimikunta on asetettu, meriselityksen antaminen asiassa ei ole tarpeen. Meriselitystä ei tapahtuman johdosta olisi voitu antaa siitäkään syystä, että Viikingin päällikkö ja kaikki matkustajat kuolivat onnettomuudessa. On jossakin määrin epäselvää, mitä meriselitystä koskevia säännöksiä ja määräyksiä tällaisen erityisen tutkintatoimikunnan työhön voidaan soveltaa. Merilain 254 §:n 1 momentin mukaan myös meriselityksen tarkoituksena on saada täydellinen selvitys onnettomuudesta ja sen syistä. Meriselityksen tarkoituksena on ennen muuta saada asian myöhemmän käsittelyn kannalta tarpeellinen todistus-

aineisto kirjatuksi tuomioistuimen tai muun meriselityksen vastaanottavan viranomaisen pöytäkirjaan mahdollisimman nopeasti. Aineistoa voidaan käyttää myöhemmin mahdollisesti nostettavissa rikos- ja vahingonkorvausoikeudenkäynneissä. Kun meriselitystä koskevat säännökset uudistettiin v. 1967 annetulla lailla merilain muuttamisesta (237/67), hallituksen esityksen (n:o 18/1966 vp.) perusteluissa todettiin, että "asianmukaisessa järjestyksessä annettu ja vahvistettu meriselitys on täytenä todistuksena päällikköä tai muuta vastaan, joka sen on antanut, ja sille annetaan myös muutoin todistusarvo, kunnes toisin on näytetty".

Vuoden 1967 lain muutoksen yhteydessä pyrittiin meriselitysten tasoa parantamaan antamalla yhtenäiset ohjeet niiden sisällöstä. Kauppa- ja teollisuusministeriön päätökseen meriselityksen käsittelyssä huomioon otettavista seikoista (434/67) on otettu ohjeet siitä, mitä eri tyyppisten onnettomuuksien johdosta annettavien meriselitysten tulee sisältää.

Kun Viikinkiä kohdannut onnettomuus on tutkintatoimikunnan käsityksen mukaan johtunut karille ajosta, toimikunta on pyrkinyt selvittämään kaikki ne seikat, jotka sisältyvät mainitun kauppa- ja teollisuusministeriön päätöksen karille ajoa koskevassa liitteessä 2 olevaan luetteloon. Sen sijaan viittaus meriselitystä koskevien säännösten noudattamiseen soveltuvin osin ei voi tehdä tutkintatoimikunnasta tuomioistuimen kaltaista viranomaista. Kysymys onkin vain samojen muotojen käyttämisestä soveltuvin osin. Tutkintatoimikunnan raportilla ei voi liioin myöhemmin mahdollisesti nostettavissa oikeudenkäynneissä olla samanlaista todistusarvoa kuin mitä meriselityksestä on edellä siteeratussa hallituksen esityksen perustelujen otteessa mainittu. Oikeudenkäynneissä noudatetaan niissä normaalisti sovellettavaa todistustaakan jakoa.

Kun merionnettomuus on tapahtunut ja, vaikka merilain 259 §:n mukainen tutkintatoimikunta on asetettu, suorittaa myös poliisi tutkimuksiaan. Poliisilain ja -asetuksen perusteella

poliisin on erilaisten onnettomuuksien tapahduttua suoritettava tutkimus niiden syistä. Poliisin on suoritettava myös onnettomuudessa menehtyneiden henkilöiden kuolemansyyn selvittäminen. Edelleen sen on suoritettava esitutkinta, milloin voidaan epäillä, että tapahtumaan liittyisi rikos. Tutkintatoimikunta ja poliisi joutuvat käyttämään tutkimuksissaan paljon samaa aineistoa. Joissakin tapauksissa tutkintatoimikunta ja poliisi ovat suorittaneet tutkimuksia onnettomuuspaikalla samanaikaisesti yhteistyössä. Viikingin tapauksessa keskusrikospoliisi on suorittanut ne tutkimukset, joissa joudutaan käyttämään kriminaalitekniisiä menetelmiä. Keskusrikospoliisi on suorittanut asiassa myös laajoja kuulusteluja tapahtumien selvittämiseksi. Tutkintatoimikunta on käyttänyt keskusrikospoliisin tutkimustuloksia keskeisenä lähdeaineistonaan.

Tutkintatoimikunta on puolestaan suorittanut eräitä merenkulullista ja meritekniistä asiantuntemusta vaativia tutkimuksia muun muassa järjestämällä 19.10.1978 Hangossa veneen upotuskokeen. Myöhemmin tapahtumien selvittämisen yhteydessä tutkintatoimikunta on kuullut useita henkilöitä. Merilain 259 §:n mukaisen tutkintatoimikunnan suorittamien henkilöiden kuulemisten oikeudellisesta luonteesta ei ole laissa säännöksiä. Tutkintatoimikunta on kuitenkin korostanut kuulluille henkilöille sitä, että heidän lausumansa palvelevat onnettomuuden syiden selvittämistä.

Tutkintatoimikunta on pyrkinyt selvittämään mahdollisimman tarkasti onnettomuustapahtumaan ja pelastustoimien kulkuun liittyvät tosiseikat. Merilain 259 §:n mukaan tutkintatoimikunnan päätehtävänä on selvittää onnettomuuden syyt. Onnettomuuden syinä voivat olla myös inhimilliset tekijät. Tämän vuoksi tutkintatoimikunta onkin ottanut selvitykseensä tällaisia tekijöitä koskevat havaintonsa. Merilain 259 §:n mukaisen tutkintatoimikunnan tehtävänä ei kuitenkaan ole selvittää rikosoikeudellisia syyllisyyskysymyksiä, vaan tämän on jo yleisten oikeusturvanäkökohtien vuoksi tapahduttava

erikseen rikosprosessuaalisessa järjestyksessä. Myös meriselitystä koskevassa lainsäädännössä on omaksuttu vastaava järjestely.

Kaikkien Viikingissä mukana olleiden saatua surmansa moniin onnettomuuteen liittyviin seikkoihin ei ole saatavissa selvitystä. Toimikunta on pyrkinyt kuitenkin keräämään myös onnettomuuteen liittyvät todistusaiheet (indisiot) ja tekemään niiden perusteella sellaiset johtopäätökset, joiden tekeminen on mahdollista. Nämä johtopäätökset voivat kuitenkin olla vain todennäköisyysarvioita. Jos samasta seikasta voidaan eri todistusaiheiden perusteella tehdä useampia johtopäätöksiä (esimerkiksi väylältä eksymisen syytä), tutkintatoimikunta on vertaillut näitä johtopäätöksiä todennäköisimmän vaihtoehdon löytämiseksi vain silloin, kun se on todistusaiheiden perusteella mahdollista. Tutkintatoimikunta on varustanut selvityksensä viittauksilla lähteisiin, joihin tiedot perustuvat.

2.3. Tutkintatoimikunnan toiminta

2.3.1. Kokoukset

Saamansa tehtävän suorittamiseksi tutkintatoimikunta on työskennellyt sekä Helsingissä että Hangossa ja kokouksia on pidetty molemmilla paikkakunnilla. Onnettomuustapahtumaa ja pelastustoimia koskevaa selvitystä laatiessaan toimikunnan kokouksia on vuonna 1978 ollut 17 kertaa ja kuluvana vuonna on kokoonnuttu 50 kertaa.

2.3.2. Matkat

Toimikunnan Hankoon suuntautuneet matkat ovat olleet seuraavat:

6.10.1978

Osa toimikunnasta tutustunut onnettomuuspaikkaan.

9.10.1978

Toimikunta on käynyt onnettomuuspaikalla seuraamassa veneen nostoyrityksiä. Merenkäynnin johdosta ei venettä tällöin onnistuttu nostamaan. Saman matkan yhteydessä on tutustuttu Hangon merivartioasemaan sekä Hangon luotsiasemaan. Edelleen on oltu yhteydessä onnettomuutta selvittäviin poliisiviranomaisiin ja tutustuttu onnettomuusalueelta löydettyyn irtaimistoon.

12.10.1978

Seurattu onnettomuusveneen vedenalla tapahtunutta hinausta, veneen saapumista rantaan sekä sen jälkeistä veneen maihinnostoa. Tällöin suoritettiin myös veneen alustava tarkastus.

17.10.1978

Tutustuttu Hangon merivalvonta-aluekeskuksen toimintaan sekä Russarön merivalvontatorniin ja sen toimintaan.

18.-19.10.1978

Suoritettu 18.10.1978 klo 20.30-21.45 välisenä aikana onnettomuusalueella väyläajo. Mahdollisimman seikkaperäisen selvityksen saamiseksi toimikunta suoritti väyläajon jakaantuneena kahteen eri veneeseen.

Suoritettu 19.10.1978 Hangon satamassa Viikinki-veneen upotuskoe. Kokeen jälkeen pidetty lehdistölle tiedotustilaisuus.

4.1.1979

Toimikunta suorittanut Hangossa lisäkuulemisia.

19.2.1979

Toimikunnan valtuuttama tutkintaryhmä suorittanut Hangossa lisäkuulemisia ja Viikinki-veneen lisätutkimuksia.

2.3.3. Katselmukset

Viikinki-veneeseen tutkintatoimikunnan toimeksiannosta Turun piirin kauppa-alusten rungonkatsastaja Gunnar Heyno suoritti Viikingin ulko- ja sisäpuolisen tarkastuksen Hangossa 29.10.1978 veneen vaurioiden toteamiseksi. Rungonkatsastuksen ohella Heyno on suorittanut koneenkatsastuksen (liite 11).

Edelleen on Hangon merikelpoisuudenkatsastaja Ole Ginström tarkastanut Viikingin 10.11.1978 sen selvittämiseksi, mikä olisi ollut Viikingin suurin sallittu matkustajamäärä, jos Viikinki olisi kuulunut kauppa-alusta koskevien säännösten piiriin (liite 12).

Edellä selostettujen katsastusten lisäksi ovat tutkintatoimikunnan jäsenet suorittaneet veneen ja sen vaurioiden yksityiskohtaisia mittauksia ja tarkastuksia (ks. myös VPTK:n liite 31).

2.3.4. Kokeet

Tutkintatoimikunta on työnsä aikana järjestänyt tausta-aineiston saamiseksi kaksi koetta, joilla on pyritty selvittämään onnettomuusillan tapahtumia. Elokakuun 18 päivänä 1978 suoritettiin onnettomuusalueella onnettomuutta vastanneissa olosuhteissa väyläajo, jonka aikana tutkintatoimikunta vanhaa ja uutta merikarttaa seuraamalla pyrki selvittämään veneen onnettomuusiltana käyttämän reitin. Saman matkan yhteydessä todettiin muun muassa valorakettien näkyvyys onnettomuusalueelle.

Seuraavana päivänä eli 19.10.1978 suoritettulla Viikinki-veneeseen upotuskokeella pyrittiin saamaan vertailukohtia veneen uppoamisajan selvittämiseksi (liite 14).

Viikinki-veneeseen varustukseen kuuluneen jollan kantavuuden selvittämiseksi suoritettiin 11.4.1979 koe, jossa käytettiin samanlaista jollaa mikä oli ollut mukana onnettomuusmatkalla.

2.3.5. Henkilöiden kuuleminen

Tutkintatoimikunnalla on ollut keskeisenä lähdeaineistonaan keskusrikospoliisin tutkintapöytäkirjat (liitteet 1-3). Tutkintatoimikunta on myös omakohtaisesti kuullut useita henkilöitä.

Tutkintatoimikunnan kuulemat henkilöt ovat:

Helsinki 26.10.1978:

[REDACTED], Viikingin osaomistaja
(ks. myös VPTK, s. 49-61).

[REDACTED], (VPTK, s. 41-45)

Helsinki 10.11.1978:

[REDACTED], Viikingin osaomistaja (VPTK, s. 68-69)

Helsinki 14.12.1978:

vartiolaiva Turvan päällikkö [REDACTED]
[REDACTED] (vrt. VPTK, s. 215-217; TPTK, s. 11-17)

Helsinki 19.12.1978:

[REDACTED], Viikingin entinen omistaja

Hanko 4.1.1979:

[REDACTED] (vrt. VPTK, s. 163-168; KPTK, s. 12-13)

Hangon luotsiaseman luotsivanhin [REDACTED]

Hangon luotsiaseman luotsikutterinhoitaja [REDACTED]

Hangon luotsiaseman luotsikutterinhoitaja [REDACTED]
[REDACTED]

Hangon luotsiaseman ylim. luotsikutterinhoitaja [REDACTED]
[REDACTED]

Hangon luotsiaseman luotsi [REDACTED]

Hangon luotsiaseman luotsi [REDACTED]

Hangon luotsiaseman luotsi [REDACTED]

[REDACTED] (vrt. VPTK, s. 261-268)

Hangon merivartioaseman merivartija [REDACTED]

(vrt. VPTK, s. 119-127)

Hangon merivartioaseman merivartiopursimies [REDACTED]

[REDACTED] (vrt. VPTK, s. 104-118)

Hangon merivartioalueen päällikkö, [REDACTED]

[REDACTED] (vrt. VPTK, s. 254-258; TPTK, s. 52-54)

Helsinki 9.1.1979:

komentajakapteeni [REDACTED]

Merivartiostojen

Esikunta (vrt. TPTK, s. 8-11)

Helsinki 30.1.1979:

sähköinsinööri [REDACTED]

, merenkulkuhallitus

Helsinki 2.2.1979:

vanhempi ylikonstaapeli [REDACTED]

keskusrikospoliisi

Helsinki 6.2.1979:

tykkivene Karjalan päällikkö, [REDACTED]

[REDACTED] (vrt. VPTK, s. 212-215)

Helsinki 9.2.1979:

vt. osastopäällikkö [REDACTED]

Rajavartiostojen esikunta

Helsinki 16.2.1979:

merivartija [REDACTED]

(vrt. KPTK, s. 47-49)

merivartiomestari [REDACTED]

(vrt. KPTK, s. 38-40)

Hanko 19.2.1979:

Hangon Rannikkopatteriston komentaja, [REDACTED]
 [REDACTED] (kuultu myös tutkintatoimikunnan Hangossa käynnin yhteydessä 17.10.1978)

Hangon Rannikkopatteriston huoltopäällikkö, [REDACTED]
 [REDACTED]

Hangon Rannikkopatteriston ylivääpeli [REDACTED]

Hangon Rannikkopatteriston ylivääpeli [REDACTED]

Hangon Rannikkopatteriston merivalvonta-aluekeskuksen tasomerkitsijä [REDACTED] (vrt. VPTK, s. 191-196)

2.3.6. Hankitut lausunnot

Toimikunta on työnsä aikana hankkinut seuraavat lausunnot:

- Lääkintöhallituksen lausunto 20.2.1979 DN:o 19/331/79 johon liittyvät lääkintöhallituksen pysyvien asiantuntijoiden, professori [REDACTED] 24.1.1979 ja professori [REDACTED] 12.2.1979 antamat lausunnot koskien onnettomuudessa hukkuneiden henkilöiden kuolinaikojen arvioimista.
- Pääesikunnan Rannikkotykistötoimiston lausunto 3.12.1978 Russarön merivalvonta-aseman suunnastuksesta 30.9.1978.
- Ilmatieteen laitoksen lausunto 7.11.1978 koskien säätietoja Hanko-Russarön säähavaintoasemalla 30.9.1978 ja 18.10.1978.
- Roihuvuoren ja Tanmmisalun Meriulkoilijat r.y:n lausunto 9.11.1978 Viikinki-vuoneen katsastuksesta.

3. ONNETTOMUUDEN KULKU JA SYYT

3.1. Onnettomuusvene

3.1.1. Yleistiedot veneestä

Moottorivene Viikinki on rakennettu Helsingissä vuosina 1952-1953 ja veneen rakentajana on ollut telakkamestari [REDACTED]. Vene on alunperin rakennettu huvikäyttöön ja se on keula- ja perähytillä varustettu vene, jossa kuomulla ka-
tettavissa oleva avotila on ohjaamoon liittyvänä veneen kes-
kellä. Tässä avotilassa sijaitsee myös veneen 197 hv:n te-
hoinen 2-tahtinen Detroit-dieselmoottori GM 671 LC 32 M.
Veneen rungon rakennusaineena on mänty. Veneen pohjassa on
ristikkäislaudoitus ja sivuilla normaali tasasaumalauδοitus.
Hyttiosat ovat osittain mahonkia. Veneessä on kaksi peräsin-
tä ja potkuri, jotka ulottuvat köliä syvemmälle.
Veneen pituus on 12 metriä, leveys 3,2 metriä ja syväys noin
1,2 metriä sekä uppouma noin 6 tonnia. Veneen matkustaja-
määräksi on kansainvälisessä huvivenetodistuksessa merkitty
11 henkeä. Vene oli varustetultaan tarkoitettu matkaveneeksi.

3.1.2. Veneen katsastukset ja asiakirjat

Viikinki oli asianmukaisella tavalla merkitty Uudenmaan lää-
nin moottorivenerekisteriin 17.9.1975 ja saanut rekisteri-
numeron A-8902 (VPTK:n liite 1). Merenkulkuhallitus on 11.6.
1976 myöntänyt veneelle kansainvälisen huvivenetodistuksen,
jonka voimassaoloaika on päättynyt 9.6.1977 (VPTK:n liite 2).
Viikinki ei huvialuksena kuulu viranomaiskatsastusmääräysten
piiriin, mutta edellä mainittu huvivenetodistus annetaan
anomuksesta vain veneelle, jonka varusteet täyttävät tietyt
katsastusvaatimukset. Roihuvuoren ja Tammissalon meriulkoili-
jat r.y:n katsastaja [REDACTED] on suorittanut Viikingin
katsastuksen 9.6.1976. Tämän jälkeen ei Viikinkiä ole katsas-
tettu eikä sillä olisi ollut oikeutta käyttää purjehdusseuran
lippua purjehduskauden 1976 jälkeen. Veneen omistajien kuu-
luminen purjehdusseuraan on kuitenkin taannut Viikingille

laturipaikan. [REDACTED] merenkulkuhallitus on hakemuksesta antanut 4.6.1976 huviveneenkuljettajankirjan sen perusteella, että anoja oli osoittanut suorittaneensa Suomen Navigaatioliitto r.y:n harrastelijaveneilijöille tarkoitetun saaristolaihurintutkinnon ja Reserviupseeritutkinnon merivoimien upseerikurssin merenkulkulinjalla (VPTK:n liite 17).

3.1.3. Veneen varustus ja hengenvälälineet

Viikinki-veneiden varustusta voidaan tarkastella kolmen erisäännösten pohjalta seuraavasti:

1. Veneliikenneasetuksen rekisteröitävältä moottoriveneeltä edellyttämä varustus, joka veneessä tulee aina olla sen ollessa liikkeellä.
2. Suomen Moottoriveneliitto r.y:n jäsenseurojen jäsenten veneitä koskevien katsastusvaatimusten mukainen varustus, jollainen Viikinki-veneessä on ollut kesällä 1976 suoritetun katastuksen mukaan, sekä
3. Kansainvälisen huvivenetodistuksen edellyttämä varustus.

3.1.3.1. Veneliikenneasetuksen 3 §:n edellyttämä varustus

Helmikuun 28 päivänä 1969 annetun veneliikenneasetuksen 3 § edellyttää, että rekisteröitävässä moottoriveneessä tulee sen liikkeellä ollessa olla

- a) aivot tai mela sekä ankkuri köysineen ja venehaka;
- b) tyhjennyspumppu tai muu väline veden poistamista varten;
- c) helposti käsille saatavia pelastusliivejä tai muita kelluvälineitä niin paljon, että niiden avulla kaikki veneessä olevat henkilöt voivat pysytellä veden pinnalla; sekä

d) avoimia perämoottoriveneitä lukuunottamatta, jauhe- tai hiilihapposammutin tai muu nestepalojen sammutukseen sopiva sammutinlaite.

Veneen kulkuvaloista ja nestekaasulaitteista on erilliset säädökset.

Viikinki-veneen varustus täytti veneliikenneasetuksen vaatimukset seuraavasti:

Veneliikenneasetuksen 3 §:n edellyttämä varustus:

1 mom.

a) aivot tai mela sekä ankuri köysineen ja venehaka

b) tyhjennyspumppu tai muu väline veden poistamista varten

c) helposti käsille saatavia pelastusliivejä tai muita kellumavälineitä niin paljon, että niiden avulla kaikki veneessä olevat henkilöt voivat pysytellä veden pinnalla

VIKINKI-veneen varustus ja tutkintatoimikunnan käsitys siitä:

a) kaikki mainitut varusteet, joille asetus ei aseta mitään tarkempia edellytyksiä, olivat veneessä

b) kuten kohta a)

c) veneessä oli riittävästi liivejä, joiden avulla kaikki veneessä olleet olisivat voineet pysytellä pinnalla. Liivit eivät täyttäneet kaikin osin pelastusliivin tai veneilyliivin vaatimuksia, mutta niitä voitaneen kuitenkin pitää asetuksen tarkoittamina "muina kellumavälineinä", koska asetus teksti ei vaadi muuta kuin pinnalla pysyttelyyn riittävät kellutusominaisuudet

d) jauhe- tai hiilihappo-
sammutin tai muu nestepa-
lojen sammutukseen sopi-
va sammutinlaite

d) veneessä oli riittäväksi
katsottava jauhesammutin

2 mom.

Kulkuvaloista ja nestekaasu-
laitteista noudatettakoon,
mitä niistä on erikseen
säädetty.

Veneessä oli säädösten mu-
kaiset kulkuvalot. Neste-
kaasulaitteiden asennukset
ovat olleet pääosin harras-
telijatyötä eikä asennuksia
ole todettu asianmukaisesti
katsastetun. Puutteellisuuk-
silla ei ole havaittu ol-
leen yhteyttä onnettomuu-
teen.

Tutkintatoimikunta on katsonut, että veneessä on ollut vene-
liikenneasetuksen 3. §:n edellyttämä varustus ja hengenpelas-
tusvälineet.

3.1.3.2. Suomen Moottoriveneliitto r.y:n jäsenseurojen jäsenten veneitä koskevien katsastusvaatimusten mukainen varustus

Toimikunnan käytössä ovat olleet Suomen Moottoriveneliitto
r.y:n vuonna 1976 voimassa olleet vuoden 1974 katsastusohjeet
samoin kuin vuonna 1978 voimaan tulleet katsastusohjeet,
jotka vaatimukset ovat kesää 1978 varten suoritettuihin kat-
sastuksiin nähden jonkin verran tiukentuneet osaksi uusien
Meriteiden sääntöjen ja osaksi vaatimustason yleisen kehiti-
misen myötä. Lisäksi toimikunnalla on ollut käytössään
toimikunnan pysyvän asiantuntijan Rauno Alatalon Suomen Moot-
toriveneliitto r.y:n ja Suomen Purjehtijaliitto r.y:n katsas-
tusmiesten koulutustoimintaa varten laatima muistio liittojen
vapaaehtoisen katsastustoiminnan perusteista "Veneenkatsas-
tajan muistio 1978/1978-03-02".

Viikinki-veneeseen pituus on asiakirjojen mukaan tasan 12 metriä, mutta tutkintatoimikunta on verrannut Viikingin varustusta alle 12 metrin pituista venettä koskeviin vaatimuksiin. Suomen Moottoriveneliitto r.y:n vuoden 1978 vaatimusten mukaan Viikinki kuuluu katsastusluokkaan A: matkaveneet avoimilla vesillä.

Suomen Moottoriveneliitto
r.y:n vuoden 1978 katsastusvaatimusten edellyttämä
varustus:

1. Kulkuvalot ja ankkurivalo meriteiden sääntöjen (asetuksen) mukaisesti. Poikkeustilanteissa (kuten ohjailukyvyttömänä) on yli 7 m pitkän aluksen oltava valmistautunut näyttämään ao. säädettyjä merkkivaloja.

2. Päivämerkkinä on oltava kaikissa yli 7 m pitkissä matkaveneissä (ja alle 7 m veneissäkin mikäli mahdollista) musta ankkuripallo.

VIKINKI-veneeseen varustus
ja tutkintatoimikunnan
käsitys siitä:

1. Kulkuvalojen ja ankkurivalon sijoitus on tyydyttävä. Lyhdyt ovat vanhaa, poistuvaa tyyppiä. Mastovallo pääsee valaisemaan vaaleata keulakantta, mikä voi aiheuttaa jonkin verran häikäistymistä yöajossa. Mastovalon polttimo oli 5 W, minkä suuruisia ilmeisesti ovat muutkin lyhtyjen polttimot. Näin aikaansaatu lyhtyjen valovoima on täysin riittämätön avoimille kulkuvesille, mutta sitä on toistaiseksi pidetty miniminä sisäisillä kulkuvesillä liikkuvissa veneissä.

2. Päivämerkkejä (pallo) ei ole löytynyt, mutta materiaalia sellaisen rakentamiseen oli veneessä.

3. Näni-merkinantolaitteina on yli 12 m pitkissä veneissä oltava meriteiden sääntöjen mukaiset vihelin ja kello, alle 12 m veneissä näiden sijasta jokin muu voimakas ääni-merkinantolaite.

4. Tutkaheijastimen tulee olla riittävän suuri pinta-alaltaan sekä sijoitettuna mahdollisimman korkealle. Tutkaheijastimen läpimitan tulisi ylittää 30 cm.

5. Käsivalaisin on välttämätön hätätilanteissa ja korjaustöissä sekä aivan pienten veneiden valomerkkinä.

6. Ainakin moottoripurjeveneissä olisi oltava turvavaljaat.

7. Veneilyliivit (jokaisessa veneessä). Merenkulkuhallituksen hyväksymät liivit ja kelluntapukineet ovat kelloja, Lasten liivien tulee ehdottomasti olla sopivaa kokoa. Veneilyliivien on oltava oranssinvärisiä.

3. Vene oli varustettu tehokkaalla sireenillä sekä laivakellolla, joita on pidettävä riittävinä.

4. Tutkaheijastinta ei ole löytynyt.

5. Käsivalaisimen merkinannossa korvaava valonheitin (kiinteä) on ollut erinomainen. Osaomistajien kertoman mukaan veneessä on ollut tyydyttävä käsivalaisin, jota ei kuitenkaan ole löytynyt. Valonheitin ei korvaa käsivalaisinta esim. moottorikorjauksissa.

6. Suositus purjein varustetulle veneelle, jollainen ei nyt kysymyksessä.

7. Tässä tarkoitettuja pelastusliivejä tai merenkulkuhallituksen suosittelemia veneilyliivejä oli vain osalle matkustajista. Mikäli vene olisi haluttu katsastuttaa edelleen 12:lle hengelle, olisi osa liiveistä ollut uusittava heti.

8. Pelastusrenkas vähintään n. 55 cm ulkoläpimitaltaan ja n. 35 cm sisäläpimitaltaan. Myös ns. hevosenkenkärenkas kelpaa. Renkaaseen on kiinnitettävä 25 m pitkä punottu kelluva köysi, jonka päässä on silmukka. Pelastusrenkaiden tulisi olla oranssinvärisiä.

9. Käsintoimiva tyhjennyspumppu, joka on varustettu veneen keskiviivalta yli laidan ulottuvalla poistoletkulla, tai kiinteästi asennettu.

10. Yleisankkurin ohjepaino voidaan laskea kaavasta $L + B + C = P$, jossa L-veneen pituus metreinä, B-leveys metreinä ja D-uppoama eli paino (deplasementti) tonneina ja P-ankkurin paino-kiloina. Ankkuriköyden on oltava matkaveneessä vähintään 45 m pitkä. Ankkuriköyden paksuus riippuu veneen koosta, mutta sen on oltava vähintään 16 mm läpimitaltaan. Ankkuriköyden ja

8. Veneessä oli kaksi erikokoista, tyydyttävää pelastusrenkasta sekä erillinen pelastusrenkaaseen kiinnitettäväksi soveltuva köysi.

9. Veneen saniteettitilassa oli tehokas käsipumppu, joka sähkösaannin loppumisen varalta on aina perusvaatimus, sekä irrallinen pieni käsipumppu. Lisäksi oli kaksi sähkökäyttöistä tyhjennyspumppua, joista ainakin toinen on ollut toimintakuntoinen; toisen sähköpumpun kiinteä siiviläosa oli poistettu, mistä johtuen pumppu oli osittain tukkeutunut.

10. Veneessä on ollut jonkinverran alimitoitettu pääankkuri, jonka raskas kettinki on matalissa vesissä varmistanut riittäväksi sekä pienehkö varaankkuri. Ankkurikettinki (n. 20 m) on toisesta päästään ollut lukittuna veneeseen, joten vene on voinut tehokkaasti ankkuroitua vain matalahkoon veteen. Ankkuriköydeksi soveltuvaa köyttä on ollut noin 20

ankkurin väliin suositellaan vähintään 3 m kettinkiosaa; kettingin ainepaksuus matkaveneessä vähintään 8 mm.

11. Ajoankkuri. Yleensä vain ns. laskuvarjotyypinen läpimitaltaan suuri ajoankkuri toimii tehokkaasti pysyttäen veneen keulan päin tuulta. Muiden ajoankkurien teho on vaihteleva veneestä riippuen. Yleensä jo varsin pienikin ankkuri hidastaa ajelehtimistä tehokkaasti. Pienissä veneissä voidaan ajoankkurina käyttää esim. köyden päähän sidottua sanka.

12. Käsiammuttimen on oltava vähintään B II-luokan jauhesammutin ja jauhemäärältään vähintään 2 kg. Lisäksi suositellaan kiinteitä moottoritilan sammutinlaitteita. Käsiammutin on säilytettävä veneessä niin, että se on nopeasti käsille saatavissa. Katsastettaessa tulee sammuttimen mittarin osoittaa hyväksyttävää painelukemaa ja mittarittoman sammuttimen tarkastusmerkinnän olla enintään vuoden vanha.

metriä, jonka lisäksi veneen kokoon nähden vähäinen määrä muuta köyttä. Ankkurivarustus on ollut välttävää avoimille vesille.

11. Ajoankkuri. Suositus. Käyttövalmista ajoankkuria ei ole ollut, mutta kylläkin sellaisen rakentamiseen sopivaa materiaalia.

12. Veneen saniteettitilassa oli helposti käsille saatavissa veneeseen riittävässä pidettävä toimintakuntoinen käsiammutin.

13. Hätämerkinantovälineet. Avomerimatkaveneessä tulee olla avovesillä vähintään neljä laskuvarjorakettia sekä vähintään neljä punaista käsisoihdun. Lisäksi suositellaan kahta oranssisavurasiaa. Ainoastaan rannikkovesillä liikkuvissa veneissä tulee olla vähintään neljä punaista käsisoihdun. Aseenkantolupaa edellyttävän valopistoolin hankkimista suositellaan. Hätärakettien, soihtujen ja savurasioiden päiväysleima saa olla enintään 5 vuotta vanha.

14. Ensiapupakkaus sisältää sidetarpeita ja jotakin haavasalvaa sekä tavallisimpia kotilääkkeitä. Suositellaan "Veneilijän ensiapupakkausta".

15. Heittoliina on 20 m pitkä, läpimitaltaan n. 5-8 mm:n naru, jonka päässä on pehmustettu paino. Sen tulee kellua.

16. Hinausköyden on oltava läpimitaltaan vähintään 16 mm ja pituuden 3 kertaa veneen pituus. Köyden on oltava lu-

13. Veneessä oli ainakin kolme, mahdollisesti neljäns. punatähtirakettia sekä todennäköisesti ainakin yksi valkoista valoa näyttävä käsisoihdun. Raketit eivät ilmeisesti olleet merenkulkuhallituksen hyväksymiä. Kun Suomen Moottori-veneliiton vaatimus olisi ollut vähintään neljä laskuvarjorakettia sekä vähintään neljä punaista käsisoihdun, on hätämerkinantovälineiden määrää ja tasoa pidettävä riittämättöminä. Tässä yhteydessä on kuitenkin todettava, ettei Veneliika edellytä mitään hätämerkinantovälineitä.

14. Veneestä on löytynyt useita tavanomaisia lääkkeitä sisältäneitä lääkepakkauksia sekä laastaria ja sideharsoa, joten ensiapuvälineitä on ollut ainakin välttävästi.

15. Tyydyttävä heittoliina painoinen on ollut.

16. Veneen köysistö on ollut riittämätön; joko ankuriköysi tai hinausköysi jää puuttumaan.

jasta ja joustavasta materiaalista valmistettu (esim. nailon, ei nailon-silkki).

17. Varaohjauslaitteena on oltava, jollei veneen rakennetee sitä mahdottomaksi, suoraan peräsinakseliin kiinnitettävä ohjaustanko.

18. Yli 15 kW (20 hv) perämoottoriveheessä on oltava ruoriratasohjaus.

19. Aivot hankaimineen tai mela.

20. Venehaan on oltava oikeassa suhteessa veneen kokoon ja sitä on säilytettävä helposti käsille saatavana.

21. Kiinnitysköysien on oltava läpimitaltaan vähintään 12 mm. Matkaveneessä kiinnitysköyden vähimmäispituus on 6 m Köydet on päätettävä ja varustettava hankauskohdissa suojuksella.

17. Varsinaista varaohjausta ei ollut, mutta veneessä olevasta materiaalista sellainen todennäköisesti olisi ollut suotuisissa olosuhteissa rakennettavissa joko toisen peräsimen avulla taikka ulkopuolisena.

18. Kohta koskee varsinaisesti perämoottorilla varustettuja veneitä. Ohjausjärjestelmä vaikuttaa muutoin veneen sisäisiltä järjestelyiltään tyydyttävältä

19. Ainakin melaksi soveltuva airo oli mukana veneessä.

20. Veneessä oli sen kokoon nähden pieni, jokseenkin käyttökelpoton venehaka.

21. Köysien vajauksesta on edellä ollut puhe, mutta ainakin auttavat kiinnitysköydet veneessä on ollut.

22. Laitasuojien eli lepuuttajien on oltava riittävän suuret ja tehokkaat.

23. Vesisanko. Muovisanko tai kokoonpantava kangasanko.

24. Tarvittavat työkalut käsittävät moottorin huoltoon sekä veneessä tarpeellisiin korjaustöihin tarvittavat työkalut ja työtarpeet.

25. Nestekompassi on asennettava mahdollisimman häiriöttömään paikkaan (ei lähelle rautaesineitä tai yksisuuntaisia sähköjohtoja tai sähkölaitteita). Pienessä veneessä kelpaa suuntima- tai suunnistuskompassi. Matkaveneen kompassin eksymä on tarkistettava joka purjehduskauden alussa (ja sen kulussa aina sopivissa tilaisuuksissa), ja tarkoitus on, että veneenomistaja itse suorittaa tarkastuksen.

22. Veneessä oli edellytetyt laitasuojat, joiden koko kuitenkin veneen kokoon nähden on vähäinen.

23. Veneessä on ollut muutamia pieniä kangas- ja muovisankoja, joita voidaan kuitenkin pitää vähäisinä kooltaan, kestävyydeltään ja käyttökelpoisuudeltaan veneen kokoon nähden.

24. Veneessä on erityinen työkalujen säilytyslokero, jossa on ollut joukko eritasoisia työkaluja. Työkalujen määrää, tarkoituksenmukaisuutta ja tasoa voidaan tehtyjen löydösten perusteella pitää enintään välillä välttävää-tydyttävä olevana.

25. Veneen kompassi on ollut veneen kokoon nähden pieni ja vaikeahkosti luettava. Erikseen annetun lausunnon mukaan se on liksäksi ollut vajaasti toimintakuntoinen ja ilman ajan tasalla olevaa eksymätaulukkoa. Toisesta (vara)kompassista ei ole tietoa.

Laadittu eksymäkäyrä tai taulukko on pidettävä kompassin lähellä. Avomerimatkaveneen toiseksi eli varakompassiksi soveltuu esim. pieni suuntimakompassi.

26. Tarkistetulla merikartalla tarkoitetaan merikarttaa, jonka veneilijä on pitänyt tarvitsemiltaan osin jatkuvasti ajan tasalla julkaisun "Tiedonantoja merenkulkijoille" mukaisesti. Matkaveneille suositellaan isoja merikarttoja, koska ne ovat ostettaessa tarkistetut eli oikaistut (leimassa ilm. päivään asti). Pienoismerikarttakirjoja suositellaan käytettäväksi pienimmissä veneissä.

27. Luotain voi olla yksinkertainen luotinaru tai kaikuluotain.

26. Veneessä on ollut joukko merikarttoja sekä ainakin yksi veneen kotisataman vesiltä oleva pienoiskarttakirja. Kartat eivät ole ajan tasalla, mutta eivät perin vanhojakaan. Karttojen ajan tasalla olemista ei yleensä voida katsastuksen yhteydessä yksityiskohteisesti tarkistaa, vaan tarkistaminen jää kehotuksen varaan.

27. Veneessä on piirturilla varustettu vanha kaikuluotain, joka saatujen tietojen mukaan on aikaisemmin toiminut vain veneen paikallaan ollen tai enintään 5 solmun nopeudella kulkien. Teknisen raportin mukaan kaikuluotain ei ollut toimintakunnossa. Käsi- luotainta ei veneessä ollut, mutta kylläkin materiaalia välttävän luotaimen rakentamiseen.

28. Matkaradio säätiedotusten ja muiden merenkulkijoille tarkoitettujen tiedotusten kuuntelua varten.

29. Etenkin matkaveneisiin suositellaan LA- tai VHF-radiopuhelinta.

30. Avomerimatkaveneisiin suositellaan pelastuslauttaa ja hätäpakkausta. Ellei lautta ole itsestääntäyttävä, se on syytä pitää täytettynä tai ainakin nopeasti käsilläsaatavissa.

31. Vene on mikäli mahdollista varustettava kiinteällä kädensijalla, askelmalla tai tikkailalla, jotka mahdollistavat vedenpudonneen henkilön pääsemisen veneeseen.

32. Veneenohjaajan käsikirjaan on koottu lyhyesti havainnollisesti mm. meriteiden säännöt veneilijän kannalta, samoin kuin muutkin veneilyssä tarpeelliseksi katsotut tiedot. Tästä syystä kirja esitetään pidettäväksi veneessä. Pelkkää asetustekstiä ei katsota riittäväksi varustukseksi.

33. Seuran lipun ja viirin on oltava ehjä, puhdas ja haalistumaton.

28. Yleisradiovastaanotin säätietojen kuuntelua varten on veneessä ollut, mutta sen käyttökelpoisuus on tuntematon.

29. Suositus. Ei veneessä.

30. Suositus. Kaksi henkeä suotuisissa olosuhteissa kantava jolla on ollut mukana, mutta avomeriolosuhteissa se on vain keltulusapu. Hätäpakkausta ei ole ollut.

31. Suositus. Ei veneessä.

32. Ei veneessä.

33. Veneessä sekä seuralippu (ei käyttöoikeutta) että Suomen kauppalippu.

Yleisarviointina Viikinki-veneeseen varusteista ja hengenpelastusvälineistä avomeriolosuhteita varten voidaan sanoa niiden olleen välttäviä joidenkin välineiden kuitenkin noustessa huomattavasti yleistason yläpuolelle. Mikäli arviointiperusteena pidetään veneen varustelua saaristo-olosuhteisiin, on yleisarvosana kuitenkin pääosin tyydyttävä.

3.1.3.3. Kansainvälisen huvivenetodistuksen edellyttämä varustus

Eräistä huviveneitä varten annettavista todistuksista 19 päivänä huhtikuuta 1974 annetun asetuksen (308/74) 2 §:n mukaan kansainvälinen huvivenetodistus annetaan veneelle, joka rakenteen, kelluvuuden, vakavuuden, koneiston ohjauslaitteiden, kulkuvalojen, sähkölaitteiden sekä keitto- ja lämmityslaitteiden puolesta täyttää merenkulkuhallituksen antamat määräykset, ja jossa on veneen lajista ja suuruudesta määräytyvät navigointi-, palonsammutus-, tyhjennys- ja hengenpelastusvarusteet.

Kuten edellä kohdassa 3.1.2. on todettu, Viikinki-veneelle oli myönnetty 11.6.1976 kansainvälinen huvivenetodistus veneen kesällä 1976 Saksan Liittotasavaltaan suuntautunutta matkaa varten.

Kansainvälisen huvivenetodistuksen edellyttämä varustus:

Merenkulkuhallitus vaatii käytännöllisesti katsoen saman varustuksen kuin mitä edellä on mainittu kohdassa 3.1.3.2.

VIIKINKI-veneeseen varustus ja tutkintatoimikunnan käsitys siitä:

Vene täytti huvivenetodistuksen saamiseksi edellyttävät vaatimukset. Ennen kansainvälisen huvivenetodistuksen uusimista Viikinki olisi tullut katsastuttaa, jossa yhteydessä veneen varustusta olisi eräiltä osin tullut uudistaa ja parantaa.

3.2. Onnettomuusmatka

3.2.1. Matkareitti ja havainnot sen varrelta

[REDACTED], [REDACTED] yhteisesti omistama, Uudenmaan läänin moottorivenerikisteriin rekisterinumerolla A-8902 merkitty VIKINKI-niminen moottorivene lähti 30.9.1978 aamupäivällä matkalle Helsingistä kohti Hankoa. [REDACTED]

[REDACTED] oli järjestänyt mainitun retken kiitokseksi veneen kunnostustalkoisiin keväällä 1978 osallistuneille henkilöille. Eri syistä matkan toteutuminen oli siirtynyt tähän päivään saakka ([REDACTED], VPTK, s. 41; [REDACTED], VPTK, s. 46; [REDACTED], VPTK, s. 53).

[REDACTED] omaisilla ja ystävillä oli erilaisia tietoja matkan päämäärästä ([REDACTED], VPTK, s. 46; [REDACTED], VPTK, s. 42). Ne henkilöt, joille [REDACTED] oli kertonut yksityiskohtaisemmin matkasuunnitelmasta, olivat kuitenkin siinä käsityksessä, että päämääränä oli nimenomaan Hanko ([REDACTED], VPTK, s. 53; [REDACTED], s. 64-65; [REDACTED], VPTK, s. 73; [REDACTED], VPTK, s. 80). [REDACTED] oli saanut tiedon myös matkan aikataulusta. Sen mukaan oli tarkoitus saapua Hankoon lauantaina 30.9.1978 illalla klo 21-22 aikaan, jolloin ehdittäisiin paikallisen pursiseuran purjehduskauden päättäjäisjuhlaan ([REDACTED], VPTK, s. 65). Seurueen ei ole kuitenkaan todettu tehneen pöytävarausta tilaisuuteen osallistumista varten. Matkasuunnitelman perusteella on pääteltävissä, että vene oli ennen onnettomuushetkeä alunperin suunnitellulla matkareitillään sekä aikataulussa.

Matka oli alkanut Viikingin laituripaikalta Tammisalon vene-satamasta noin klo 09.10, jolloin oli lähdetty Suomenlinnan edustalle laskemaan lohiverkkoja. Tällä matkalla olivat mukana paitsi Helsingistä Hankoon suuntautuvalle matkalle

lähteneet, myös veneen osaomistaja [REDACTED] sekä kaksi muuta henkilöä. [REDACTED] ja mainitut kaksi henkilöä olivat kuitenkin jääneet veneestä sen saavuttua polttoaineen täydennystä varten Kaivopuiston Merisatamaan vähän klo 10.30 jälkeen ([REDACTED], VPTK, s. 54-55; [REDACTED], VPTK, s. 131-133).

Polttoainetäydennys suoritettiin Merisatamarannassa olevalla Esson meriasemalla ([REDACTED], VPTK, s. 136-137). [REDACTED] kertomuksen ja hänen poliisitutkinnan yhteydessä suorittamiensa valokuvatunnistamisten sekä matkalle lähteneiden [REDACTED] ja [REDACTED] omilla ja ystävillä matkasta olleiden tietojen perusteella voidaan päätellä, että lähdetessä Kaivopuiston rannasta kohti Hankoa veneessä olivat mukana [REDACTED], [REDACTED], [REDACTED], [REDACTED], [REDACTED] ja [REDACTED].

Ennen Tammisalosta lähtöä oli asennettu paikoilleen huollettavana ollut sireeni. Sireeni oli [REDACTED] tutkintatoimikunnalle 19.12.1978 kertoman mukaan nouseva/laskevääninen paloautoissa käytettävää mallia oleva kovaääninen sireeni. [REDACTED] kokeili sireeniä onnettomuusaamuna ja totesi sen toimivan moitteettomasti. Kaikkiaan vene, sen laitteet ja moottori olivat [REDACTED] mielestä olleet kunnossa. Tämän hän oli voinut todeta toimiessaan veneen ohjaajana matkalla Tammisalo-Kaivopuisto ([REDACTED], VPTK, s. 55).

[REDACTED] omaisten sekä Viikingin muiden omistajien, [REDACTED] ja [REDACTED], kertomusten perusteella voidaan päätellä, että [REDACTED] toimi onnettomuusmatkalla veneen päällikkönä.

Saatujen selvitysten perusteella [REDACTED] oli hyväksikäsitellyksi ja taitavaksi tunnettu veneläjä, jolla oli sekä teoreettista koulutusta että käytännön kokemusta vesillä liikkumiseen. Hän oli suorittanut asevelvollisuutensa

merivoimissa sekä suorittanut arvosanalla "hyvä" merisotakoulun reserviupseeritutkinnon merenkulkulinjalla vuonna 1969. Tämän lisäksi hän oli saanut arvosanan "kiitettävä" Suomen Navigaatioliitto r.y:n harrastelijaveneilijöille tarkoitettussa saaristolaiivuritutkinnossa vuonna 1976. Hän oli 12-vuotiaasta lukien toiminut aktiivisesti meripartio-toiminnassa aina opiskeluaikoihinsa asti ja ollut lukuisia kertoja mukana kalastusaluksilla niiden kalastusmatkoilla. Toukokuussa 1975 tapahtuneen Viikingin oston jälkeen hän oli viettänyt lähes kaikki kesälomansa ja useat viikonloput tässä veneessä vesillä liikkuen ([REDACTED], VPTK, s. 63-67).

Näillä matkoilla, joista pisimmät olivat [REDACTED] ja [REDACTED] tutkintatoimikunnalle kertoman mukaan ulottuneet Tukholmaan ja Lyypekkiin, [REDACTED] oli opettanut hyvää merimiestaitoa muillekin, muun muassa oli järjestetty erilaisia pelastusharjoituksia ([REDACTED], VPTK, s. 50).

[REDACTED] oli tottunut pimeässä liikkumiseen, mutta toisaalta ei ole osoitettu, että hänellä olisi ollut erityistä kokemusta liikkumisesta pimeänä aikana Hangon idänpuoleisilla vesialueilla, erittäinkin idästä Hankoon päin tapahtuvasta väylänajosta. Auringonlaskun aikoihin oli kyllä päättäneenä onnettomuuskesänäkin saavuttu samasta suunnasta Hankoon [REDACTED] ohjatesa venettä.

Helsingistä lähdön jälkeen Viikingistä on vain vähän havaintoja ennen sen saapumista Barön salmeen ja kiinnittyessä Hyklosundin laituriin. Laiturissa viivyttiin runsas tunti. Eri silminnäkijöiden havaintojen ja kertomusten mukaan voidaan olettaa laiturissa vietetyn ajan olleen noin klo 16.40-18.00. Tänä aikana liittyivät seurueeseen Helsingistä vuokrautolla saapuneet [REDACTED] ja [REDACTED].

Pysähdyksen aikana aterioitiin ja aterian yhteydessä oli tarjolla alkoholia. Eräs silminnäkijä oli nähnyt veneen

sisällä ainakin kahden alkoholipullon kiertävän kädestä käteen ([REDACTED], VPTK, s. 142). Pullot eivät olleet olutpulloja vaan kookkaampia ja väriltään tummia. Ruokapöydällä olleista olutpulloista on myös havaintoja ([REDACTED], VPTK, s. 143; [REDACTED], VPTK, s. 147). Yksi veneen miesmatkustajista oli istunut veneen takakajuutan katolla puolisen tuntia eikä "ollut päässyt itse pois katolta, vaan joku toinen veneen miesmatkustajista oli auttanut hänet takaisin veneen sisälle" ([REDACTED], VPTK, s. 141; [REDACTED], VPTK, s. 144). Eräs tyttö oli liikkunut veneen lähistöllä jaloissaan paksut topatut rukkaset ([REDACTED], VPTK, s. 142).

Edellä olevien havaintojen perusteella voidaan päätellä, että ainakin osa seurueen jäsenistä nautti alkoholia laiturissa oltaessa. Tätä olettamusta tukevat onnettomuuden uhreille suoritettut oikeuslääketieteelliset ruumiinavaukset (liite 4). Kukaan monista havainnontekijöistä ei kuitenkaan ole nimenomaan todennut jonkun Viikingin seurueeseen kuuluneen vaikuttaneen alkoholin vaikutuksen alaisena olleelta.

Matkaosuudelta Barön salmesta onnettomuuspaikalle on useita Viikinkiä koskevia havaintoja. Ensimmäinen lähdön jälkeinen havainto on tehty noin kahden meripeninkulman päässä Hyklösundista Topphättanin saaren kohdalla klo 18.20 ([REDACTED], VPTK, s. 153) ja seuraava Högholmin luona noin klo 18.30 ([REDACTED], VPTK, s. 152).

Hiukan klo 19.00 jälkeen oli Strömsön saarelta katsottuna tullut Flakholmin saaren takaa esille todennäköisesti Viikinki ajaen väylää lounaaseen ([REDACTED], VPTK, s. 156). Tämä havainto liittyy jäljempänä selostettavaan kuulohavaintoihin. Noin klo 19.05 oli Viikinki ollut Gästansin saaresta 300 metriä koilliseen menossa Hangon väylää lounaaseen ([REDACTED], VPTK, s. 155).

Edelleen Viikinki oli havaittu noin kaksi meripeninkulmaa Stora Rävskäristä lounaaseen noin klo 19.20 ([REDACTED] VPTK, s. 157) ja 19.30-20.00 välisenä aikana Moder-
maganin kohdalla, jossa Viikinki oli pysähtynyt Modermaganin
kaakkoispuolella olevan pohjoisviitan luona ja jatkanut
siitä matkaansa pitkin etelään johtavaa Lökhölmän linjaa
([REDACTED] VPTK, s. 159; ks. jäljempänä
kohdassa 3.2.2. oleva väyläselostus).

Noin klo 21.15 aikaan oli Rysshölmän rannasta katsoen kaa-
kossa Sandskärin eteläpuolella nähty kirkas veneen kulku-
valo, joka oli liikkunut lännen suuntaan ja pian hävinnyt
näkyvistä Sandskärin länsipuolella olevan kalliokohouman
taakse ([REDACTED] VPTK, s. 162).

[REDACTED] ei kuitenkaan ole täysin varma siitä, tekikö
hän tämän havainnon jo aikaisemmin illalla, klo 19.00 ai-
kaan.

Vähän klo 21.00 jälkeen oli kalastusalus Sandefjördin pääl-
likkö [REDACTED] havainnut ollessaan lähellä Ryssön ja
Meijerfeltin linjojen leikkauskohtaa valkoisen kulkuvalon
sekä valonheittimen valon Mulanin saaren eteläpuolella.
Näitä valoja oli näkynyt noin viiden minuutin ajan, jonka
jälkeen ne olivat sammuneet. Noin klo 21.15 aikaan oli pääl-
likkö todennut silloin pimeänä olleesta aluksesta ammutun
raketin, jonka hän oletti olleen punaisen. Tilanne vaikutti
hänestä kuitenkin tavanomaiselta. "Jag tyckte allt såg helt
normalt ut och jag kunde inte ana, att någon var i sjönöd"
([REDACTED] VPTK, s. 165).

Näiden näköhavaintojen lisäksi on tehty kaksi kuulohavaintoa.
Noin klo 19.00 oli Strömsön saarelle kuulunut Flakholmän
saaren takaa voimakasta veneen sireenin nousevaa ja laskevaa
ääntä noin kahden minuutin ajan ([REDACTED] VPTK,
s. 156). Pian tämän jälkeen vene, joka oli todennäköisesti
Viikinki oli tullut esille saaren takaa. Noin klo 20.00-21.00
välisenä aikana oli Täcktomän kylään kuulunut Långörnäin takaa

sektorista Mulan-Sandskär, noin minuutin ajan voimakasta tasaista sireenin ääntä, jota havainnon tekijä oli ensin luullut palohälytykseksi ([REDACTED], VPTK, s. 161).

Silminnäkijöiden tekemät havainnot Barön salmesta onnettomuuspaikalle näyttävät osoittavan, että mitään erityistä syytä äänimerkkien antoon ei olisi ollut ja muutenkin silminnäkijöiden mukaan Viikingissä olivat kaikki asiat näyttäneet havaintohetkillä olleen kunnossa.

3.2.2. Väyläselostus

Viikinki kulki onnettomuuspäivänä pitkin Etelä-Suomen saaristossa kulkevia väyliä. Vaikka ne ovat asianmukaisesti merkityt, vaatii saariston sokkeloisuus veneen ohjaajalta melkein herkeämätöntä valppautta. Helsingistä on Barönsalmeen n. 40 meripeninkulmaa eli Viikingin tyyppisellä aluksella noin 4-5 tunnin ajomatka. Barönsalmesta Hankoon on vielä noin 35 meripeninkulmaa eli noin 3 1/2 - 4 tunnin ajomatka. Viikinkiä koskevat havainnot on merkitty oheisiin karttaliitteisiin n:ot 724-725, 727-728 (liite 17).

Onnettomuus tapahtui Svartgrundin linjalta poikkeamisen johdosta. Ennen tälle linjalle kääntymistä on ohjailtava Nätelharu-Parharu-takalinjan tosisuunta $248,5^{\circ}$ avulla, sen jälkeen käännetään oikealle eli pohjoisempaan suunnalle 270° , jos halutaan kulkea Svartgrundin linjaa. Vanhan merikartan mukaan suunta olisi ollut 277° , suoraan kohti Mulanin saarella olevaa linjaa. Uusi väylä valmistui vuonna 1977. Se merkittiin merikarttojen uusiin painoksiin ja muutoksista tiedotettiin merenkulkuhallituksen julkaisussa Tiedonantoja merenkulkijoille, n:o 32-33/30, 11.1977 (liite 19). Lisäksi rakennettiin Kummelskärin takalinjan avuksi Lindskärin etulinja, tosisuunta 235° . Svartgrundin-Lindskärin linjalla on yli 10 viittaa osoittamassa erilaisia vaarakohteita. Lokakuun 2 päivänä 1978 Hangon luotsiaseman luotsivanhimman

suorittamassa tarkastuksessa havaittiin, että kaikki viitat olivat paikoillaan eikä loistojen toiminnassa todettu häiriöitä (liite 21).

Vuoden 1975 oikaistun merikartan mukaan muodostavat Svartgrundin ja Mulanin linjat yhden linjan, jonka tosisuunta on $277^{\circ}-97^{\circ}$. Viikingin kulkusuuntaan nähden Mulanin linja on etulinja ja Svartgrundin linja takalinja. Tämä linja johtaa Mulanin pohjoispuolitse johtavalle väylälle, joka on mutkikas ja vaikeakulkuinen.

Onnettomuusajankohtana ajan tasalla olleen merikartan mukaan eroavat Mulanin pohjoispuolitse ja sen eteläpuolitse kulkeva väylä toisistaan jo Svartgrundin takalinjan "tullessa kiinni". Kuljettaessa Svartgrundin linjaa länteenpäin on myöhemmin käännyttävä joko Ryssön linjalle, tosisuunnalle 266° tai vielä hieman enemmän etelään Lindskärin etulinjalle, tosisuunnalle 235° . Viimeksi mainittu reitti voi olla helpommin navigoitavissa, koska apuna ovat sekä Lindskärin etu- että Kummelskärin takalinjat.

Viikingin käyttämää väylää pohjoisempaan kulkee saariston osittain suojaama matalakulkuisempi väylä, joka on myöskin valaistu. Tvärminnen kohdalla saaristoväylällä olevat Kalvholmin linjan valot näkyvät lyhyellä matkaa Svartgrundin linjalle noin 1,5 meripeninkulmaa ennen kääntymistä Ryssön tai Kummelskärin linjoille. Kalvholmin linjan tosisuunta on 227° ja Kummelskärin 235° . Vaikka Kummelskärin valot näkyvät Svartgrundin linjalle kirkkaampina, saattaa paikallistunte-musta omaamaton veneilijä erehtyä sekoittamaan nämä kaksi takalinjaa, jollei ole tarkasti seurannut Svartgrundin linjal-la kuljettua matkaa. Kalvholmin linjan kuviteltu jatke joh-taa lähes suoraan Viikingin karilleajopaikalle. Tälle pai-kalle eivät Kummelskärin linjan valot olisi vielä kuitenkaan näkyneet.

Onnettomuuspaikalta Hankoon olisi ollut noin 6 meripeninkulmaa eli noin 40 minuutin ajoaika paikallisen pursiseuran laiturin.

3.2.3. Säätila ja muut merenkulkuun vaikuttavat luonnonolosuhteet

Sää onnettomuusiltana oli kylmä ja selkeä. Ilmatieteen laitoksen Russarön säähavaintoaseman mukaan klo 20.00 ulkoilman lämpötila oli $+4,6^{\circ}$, tuuli koillisesta 8 m/s, pilvisyys 2/8 ja näkyvyys noin 26 km. Vastaavat tiedot samalla havaintoasemalla olivat klo 23.00: $+3,0^{\circ}$, koillinen 8 m/s, pilvisyys 1/8 ja näkyvyys noin 20 km (VPTK:n liite 15).

Onnettomuuspäivän aamuna klo 08.00 oli Ilmatieteen laitos toimittanut Yleisradiolle ym. sääennusteen, joka sisälsi muun muassa, kovan tuulen varoituksen Suomenlahdelle. Ennusteessa varoitettiin idän ja koillisen välisestä tuulesta, joka ajoittain oli 17 m/s. Kovan tuulen varoitus toistettiin klo 12.30 (16 m/s). Kello 19.00 annettiin veneilijöille huomautus odotettavissa olevasta koillistuulesta 12 m/s.

Merentutkimuslaitos toteaa lausunnossaan, että onnettomuusalueella vallinnut aallokko oli ilmeisesti ollut suuruusluokkaa 0,7-1,2 metriä ja suurimpien yksittäisten aaltojen korkeus on voinut olla 1,5-2,5 metriä. Merentutkimuslaitos pitää erittäin todennäköisenä, että onnettomuuspaikalla on kyseessä olevana ajankohtana meren pintakerroksen lämpötila ollut 8 ± 1 astetta (VPTK:n liite 14).

Aurinko laski 30.9.1978 Helsingin horisontin mukaan klo 17.57 ja Viikingin lähestyessä onnettomuusaluetta vallitsi pimeys.

Meriveden korkeus oli Hangon Rannikkopatteriston Russarön sääaseman tekemien havaintojen mukaan 30.9.1978 klo 08.00 keskivedestä lukien $+25,0$ cm, klo 17.00 $+20,0$ cm ja 1.10.1978 klo 08.00 $+23,0$ cm (liite 10).

3.3. Onnettomuustapahtuma

3.3.1. Veneen poikkeaminen väylältä

3.3.1.1. Yleistä

[REDACTED] omaisten kertomusten perusteella voidaan todeta, että [REDACTED] yleensä mukana ollessaan myös ohjasi venettä ([REDACTED], VPTK, s. 44; [REDACTED], VPTK, s. 62). Ehdoton sääntö tämä ei kuitenkaan ollut, vaan [REDACTED] saattoi tilapäisesti luovuttaa ohjaamisen toisillekin ([REDACTED], VPTK, s. 64; [REDACTED], VPTK, s. 44). "Jos joku muu kuin [REDACTED] on tilapäisesti ohjaillut venettä, hän on ainakin syrjäsiemällä seurailut ohjaamista" ([REDACTED], VPTK, s. 45). [REDACTED] ja [REDACTED] ovat kertoneet tutkintatoimikunnalle matkoista ja tapauksista, joissa [REDACTED] mukana olosta huolimatta jompikumpi heistä on ohjannut venettä. He ovat kuitenkin veneen osaomistajia ja tuntevat veneen paremmin kuin siinä onnettomuusiltana mukana olleet [REDACTED] vieraat.

Keskimääräistä vaikeammin navigoitavaksi katsottavan vesialueen sekä muiden veneessä olleiden vähäisen tai olemattoman veneilykokemuksen perusteella voidaan pitää todennäköisempänä sitä, että [REDACTED] toimi itse karille ajettaessa veneen ohjaajana. Tätä olettamusta tukee [REDACTED] ruumiin avanneen oikeuslääkärin lausunto [REDACTED] ulkoisista vammoista (liite 4; samoin [REDACTED] käsitys [REDACTED] saamista vammoista, VPTK, s. 67).

Vedenalainen kari, joka myöhemmin voidaan osoittaa onnettomuuspaikaksi, on 0,3 meripeninkulmaa eli noin 550 metriä etelään Svartgrundin linjalta paikassa, joka sijaitsee 1 meripeninkulmaa Mulanin saarella olevasta loistosta suuntaan 150°. Suunnasta poikkeamisen suuruudesta riippuen ajo linjalta karille on kestänyt 2-20 minuuttia, todennäköisimmin kuitenkin 2-6 minuuttia.

Väylältä harhautumiseen on johtanut navigointi-, ohjailu- tai ohjaamisessa tapahtunut virhe, jonka syytä tutkintatoimikunta ei ole pystynyt käytettävissä olevien tietojen perusteella selvittämään. Olosuhteiden ja suoritettujen selvitysten perusteella voidaan kuitenkin esittää eräitä oletuksia ja niitä tukevia todistusaiheita.

Saavuttuaan Svartgrundin linjalle Viikingin ohjaaja on todennäköisesti muuttanut veneen suunnan kulkemaan pitkin tätä takalinjaa. Se on uudelle suunnalle kääntyttäessä parhaiten erotettavissa oleva suunnistusmerkki, koska se näkyy hyvin pimeää ja mustaa horisonttia vasten. Sen sijaan keulan puolella olevat valot, majakat ja linjat ovat lukuisia ja vaikeammin tunnistettavia. Nämä havainnot perustuvat tutkintatoimikunnan 18.10.1978 suorittamaan väyläajoon.

Edellä sivulla 31 on jo selostettu [REDACTED] ja [REDACTED] [REDACTED] valohavaintoja heti klo 21 jälkeen. [REDACTED] havaintopaikalta Ryssholmenin rannasta otettu valokuva-sarja (VPTK:n valokuvaliite, kuvat 88-90) osoittaa, että veneen, josta valot ovat peräisin, on täytynyt havaintohetkellä olla korkeintaan 0,5 meripeninkulman päässä karilleajopaikalta. Aikaisemmin näet Sandskärin saari on estänyt valojen näkymisen [REDACTED] havaintopaikalle.

[REDACTED] kalastusaluksen paikka havaintohetkellä käy ilmi VPTK:n liitteenä 29 olevasta peitepiirroksesta. Paikka on määriteltävä kalastaja [REDACTED] kertomuksen perusteella. [REDACTED] on kertonut havainneensa valon "på södra sidan om Mulan" (VPTK, s. 165). Tällä perusteella on peitepiirrokseseen merkitty hänen havaintosektorinsa vasen reuna. Sektorin vasemmalla laidalla häittää näkyvyyttä Inre Västerland. Ilmaisua "Mulanin eteläpuolella" taas rajaa sektorin oikean laidan havaintopaikan ja Yttre Västerlandin pohjoisreunan väliseen suoraan viivaan. [REDACTED] on havainnut valon todennäköisesti Inre Västerlandin ja Yttre Västerlandin välistä. Vaikka pitkä havaintoetäisyys,

noin 3 meripeninkulmaa, ja [REDACTED] jossakin määrin puutteellinen näkökyky (vrt. VPTK, s. 165) saattavat vähentää havainnon luotettavuutta, [REDACTED] havainto tukee sitä, että vene olisi valoja käyttäessään ollut lähellä Svartgrundin linjan ja [REDACTED] tähytyslinjan leikkauspistettä.

[REDACTED] lausunnon tekee epävarmaksi se, että hän ei ole varma, tapahtuiko havainnon tekeminen klo 21 aikoihin vai jo aikaisemmin illalla klo 19 tienoilla (vrt. [REDACTED], VPTK, s. 163). [REDACTED] rinnakkainen havainto tukee kuitenkin sitä, että ensiksi mainittu aika on todennäköisempi.

Nämä havainnot tukevat otaksumaa, että vene olisi klo 21 aikaan käyttänyt paikkansa määrittelemiseksi valonheitintään. Tätä tukee myös [REDACTED] käyttämä ja Viikingissä yleensä noudatettu tapa etsiä viittoja valonheittimen avulla pimeänä aikana kuljettaessa ([REDACTED], VPTK, s. 45; [REDACTED], VPTK, s. 59).

Olettamukset väylältä poikkeamisen syistä voidaan jakaa ulkonaisiin ja inhimillisiin tekijöihin perustuviin. Inhimilliset tekijät, lähinnä väsymys, voivat kuitenkin aiheuttaa ulkonaisten seikkojen virhearviointeja eivätkä näin ollen voi olla yksinomaisena syynä eksymiseen. Käytävissä olevien tietojen perusteella voidaan esittää seuraavat olettamukset:

3.3.1.2. Ulkonaisten tekijöiden aiheuttama, tapahtuneista väylien muutoksista riippumaton poikkeaminen väylältä

Koillistuulen, 8 m/s ja mainingin aiheuttamassa ristiaallokossa, jossa aallonkorkeus on ollut 0,7-1,2 metriä suurimpien yksittäisten aaltojen oltua mahdollisesti 2,5 metrinkin korkuisia (VPTK:n liite 14), saattoi vene helposti menettää hetkellisesti suuntansa. Veneen keinunnan ohella on tähän voinut vaikuttaa ohjaajan samanaikaisesti suorittama navigointi, optinen tähytys ja valonheittimen käyttö sekä

kyseisellä vesialueella suhteellisen kokemattomalle ohjajalle lähes välttämätön merikartan seuranta. Pitkähköllä linjalla ajettaessa myös kompassia lienee käytetty, koska se oli kyseisellä veneellä säännöllistä linjaakin ajettaessa ([REDACTED] VPTK, s. 45; [REDACTED] VPTK, s. 58). Tämän lisäksi valonheittimen valo on saattanut heijastua vaalealta kannelta häikäisevänä ja häiritsevänä. Kiintopisteen uudelleen löytyminen vie aikansa ja erehdyksille alttiissa ympäristössä harhautumisen mahdollisuuksia on useita. Eräs näistä on Tvärminnestä juuri onnettomuusalueelle näkyvä Kalvholmin linja, joka Svartgrundin linjaksi luultuna johtaa karille. Tutkintatoimikunnan 18.10.1978 suorittaman väyläajon yhteydessä voitiin todeta, että Kalvholmin linja näkyy suhteellisen hyvin ulommalle väylälle, jota Viikinki kulki.

3.3.1.3. Vanhentuneen merikartan tai virheellisten väylätietojen aiheuttama poikkeaminen väylältä

Merestä on löydetty osia merikartasta n:o 21 "Hanko-Jussarö", jotka on tunnistettu Viikingille kuuluneen kartan osiksi niissä olleiden [REDACTED] tekemien merkintöjen perusteella. Merikartta on painettu vuonna 1974 ja oikaistu merenkulkuhallituksessa 10.5.1975 saakka. Kartasta on löydetty pohjoisosa ja palasia eteläosasta, mutta Viikingin käyttämää reittiä koskevaa kartanosaa ei ole löydetty. Väylällä on kartan oikaisupäivän jälkeen tehty muutostöitä ja uudesta merikartasta selviää, että muun muassa Svartgrundista Mulania kohti johtavaa väylää on oikaistu hieman etelään päin, lähemmäksi onnettomuuskarikkaa.

[REDACTED], [REDACTED] ja [REDACTED] mukaan merikartat pidettiin ajan tasalla tekemällä niihin tarpeelliset korjausmerkinnät. [REDACTED] oli ollut tapana aikajoin, kuitenkin ennen purjehduskauden alkua, käydä maanmittaushallituksen kartanmyyntitoimistossa suorittamassa vanhojen ja uusien karttojen vertailua ja tekemässä mainittuja korjauksia ([REDACTED] VPTK, s. 59).

Vastaavia korjauksia väylän siirroista ja linjaloistojen uudelleen järjestelyistä on tehty vain osittain merikarttaan n:o 19 "Porkkalanselkä-Kytö", vaikka Viikinki liikkui tämän kartan alueella useammin kuin Hangon edustalla. Karttaan tehtyjen merkintöjen perusteella ovat Viikingin osaomistajat tunnistaneeet merestä löydetyt kartat Viikingistä peräisin oleviksi. Merkinnät, joiden nojalla merikartat n:o 19 ja 21 on voitu tunnistaa, ovat koskeneet kartoille tehtyjä väylien suuntia koskevia merkintöjä ja mainintoja puuttuvista viitoista ja viittakoreista. Korjausmerkintöjä voidaan kuitenkin pitää ylimalkaisina ja ne ovat ilmeisesti ajon aikana tehtyjä. Kun kartalle n:o 19 on merkitty vain osa muutoksista ja kun Viikinki on saatujen tietojen mukaan liikkunut tämän kartan alueella useita kertoja, voidaan pitää uskottavana, etteivät merikarttaan n:o 21, jonka alueella Viikinki on harvemmin liikkunut, tehdyt merkinnät ole todennäköisesti tätä täydellisempiä.

Jos lähdetään siitä, että Viikingissä käytössä olleeseen merikarttaan ei oltu tehty väylien muutostöiden edellyttämiä korjauksia, voidaan olettaa veneen ohjaajan tarkoittaneen ajaa Svartgrundin linjaa kohti Mulania ja kääntyä Kummelgrundinlinjan kautta Ryssön linjalle. Kummelgrundin linjaksi kutsutaan tässä kappaleessa vanhan merikartan linjaa, jonka tosisuunta on $233,5^{\circ}$ ja jonka takamerkinä käytettiin tätä suuntaa ajettaessa Kummelgrundin saarella olevaa linjataulua. Kuten edellä väyläselostuksessa todetaan uuden Kummelskärin linjan tosisuunta on 235° , jolloin etulinjana käytetään Lindskärin ja takalinjana Kummelskärin saarella olevaa linjataulua. Saatuaan Svartgrundin takalinjan kiinni oli ohjaaja luullut kulkevansa kohti Mulania. Hän oli nähnyt Porskärin itäpuolitse sisäväylälle johtavan linjan oikealla ja oli etsinyt takaviistosta oikealta Kummelgrundin linjaa. Nähtyään linjan, joka oli menossa kiinni, hän kääntyi sille. Tämä lähes Kummelgrundin suuntainen linja oli kuitenkin Kalvholmin linja. Edelleen on mahdollista, että veneen ohjaaja Svartgrundin takalinjaa

ajaessaan joutui tilanteeseen, jossa hänen käyttämänsä kartta ei täsmännyt edessä olevien valojen kanssa. Tällöin hän saattoi muuttaa tuntuvasti suuntaansa etelämmäksi päästäkseen Ryssön linjalle, vaikka hän todellisuudessa oli jo sen tuntumassa.

Vanhentuneen merikartan käyttöön perustuu vielä toinenkin oletamus. Svartgrundin takalinjaa ajaen, mutta luullen että kuljetaan kohti Mulania, oli valonheittimellä löydetty Stor Stenskärin koillispuolella oleva eteläviitta, jota luultiin noin 0,5 meripeninkulmaa pohjoisempaan Mulanin linjan varrella olevaksi eteläviitaksi. Löydetyltä viitalta oli oikaistu länsilounaaseen tarkoituksella päästä oikaisemaan Ryssön linjalle. Mahdollisesti suunnassa olleen kalastus- aluksen valot ovat voineet myötävaikuttaa erehdyksen synty- miseen.

Merenkulkuhallituksen julkaisussa "Suomen rannikon loistot, 1978" on Svartgrundin linjan tosisuunnaksi merkitty linjan aikaisempi suunta 97° . Aikaisemmin mainitussa merenkulku- hallituksen julkaisussa "Tiedonantoja merenkulkijoille, n:o 32-33/30.11.1977" on kuitenkin linjan oikea suunta 90° . Tutkimuksissa ei ole tullut ilmi seikkoja, joiden perusteella voitaisiin arvioida virheen mahdollista vaikutusta onnettomuu- teen. Julkaisua ei ole todettu olleen veneessä.

3.3.1.4. Inhimillisten tekijäin vaikutus

Erääksi väylältä poikkeamiseen mahdollisesti myötävaikutta- neeksi tekijäksi voitaneen katsoa se, että veneen ohjaajan huomiokyky oli väsymyksen vuoksi heikentynyt. [REDACTED]

[REDACTED] oli Helsingistä lähtien ohjannut venettä tai seurannut vierestä veneen ohjaamista ja ajotunteja oli kertynyt jo lähes yhdeksän. Matkan valmisteluun liittyvät toimet [REDACTED] [REDACTED] oli aloittanut aamulla noin 4 1/2 tunnin levon jäl- keen, sillä nukkumaan hän oli mennyt noin klo 02.00 ja klo 06.30 aikaan oli ollut herätys ([REDACTED], VPTK, s. 43).

Lisäksi [REDACTED] oli ollut edellisen viikon työn johdosta rasittunut ([REDACTED], VPTK, s. 43). [REDACTED] verenalkoholiksi todettiin oikeuslääketieteellisen kuolinsyyntutkimuksen yhteydessä [REDACTED] promillea. Hänellä on kuitenkin todettu [REDACTED]

[REDACTED] (Lääkintöhallituksen lausunto, s. 2; [REDACTED] lausunto, s. 2; prof. [REDACTED] lausunto, s. 3; liite 6). [REDACTED] on saattanut myös vaikuttaa väsyttävästi.

3.3.1.5. Kysymys Kummelskärin linjaloiston mahdollisesta epäkuntoisuudesta ja sen vaikutuksesta onnettomuuteen

Tykkivene Karjalan päällikkö [REDACTED] kertoi onnettomuuden johdosta suoritetussa esitutkinnassa (VPTK, s. 214), että Kummelskärin linjan valoista toinen oli ollut sammuneena Karjalan kääntyessä etsinnän aikana Kummelskärin linjalle. Tutkintatoimikunta pyysi työnsä aikana keskusrikospoliisia suorittamaan asiassa lisätutkimuksen. Tämän tutkimuksen yhteydessä suoritetuissa kuulusteluissa myös eräät muut Karjalan komentosillalla olleet henkilöt ovat kertoneet, että Kummelskärin linjan valoista toinen on ollut sammunut ([REDACTED], KPTK, s. 2-3; [REDACTED], KPTK, s. 4; [REDACTED], KPTK, s. 5). Muut asiasta kuullut todistajat eivät omissa kertomuksissaan tai lausumissaan ole antaneet tukea tälle käsitykselle ([REDACTED], KPTK, s. 6-9; [REDACTED], KPTK, s. 9-10; liitteet 1 ja 3). Viimeksi mainittujen todistajien sekä lausunnonantajien käsitykset perustuvat havaintoihin aamuyöllä 1.10.1978, linjavalojen rakenteen ja toiminnan tuntemukseen sekä tietoon, ettei valoja ole jouduttu korjaamaan.

Toimikunnan käsityksen mukaan tutkimusten yhteydessä ei ole tullut esille seikkoja, jotka puhuisivat sen puolesta, että

Viikinki olisi edennyt karilleajopaikkaa länemmäksi Kummelskärin linjaloistojen näkyvyysalueelle. Näin ollen on myös todennäköistä, ettei Kummelskärin toisen linjaloiston mahdollinen sammuminen ole voinut vaikuttaa onnettomuuteen.

3.3.2. Veneen joutuminen onnettomuuteen

Edellä sivulla 31 selostettujen [REDACTED] ja [REDACTED] [REDACTED] näköhavaintojen perusteella sekä ottaen huomioon [REDACTED] noin klo 21.15 näkemän otaksumansa mukaan punaisen valoraketin ([REDACTED], VPTK, s. 165) sekä Russarön linnakkeen vartiotornissa olleiden varusmiesten [REDACTED] ja [REDACTED] klo 21.20 tekemän havainnon punaisesta hätäraketista ([REDACTED], VPTK, s. 171; [REDACTED], VPTK, s. 177) voidaan päätellä, että karilleajo on tapahtunut ennen klo 21.20, todennäköisimmin klo 21.15 aikoihin, sillä karilleajon ja hätärakettien ampumisen välillä on ilmeisesti kulunut muutama minuutti hämmennykseen, vaurioiden tarkastukseen ja rakettien etsimiseen.

Alue, jolla onnettomuus tapahtui, on karikkoinen. Sälbådan ja Yttre Västerlandin välinen etäisyys itä-länsisuunnassa on noin 2 kilometriä ja suunnilleen näiden saarten keskivälille sijoittuu noin 300 m x 700 m suuruinen alue, jolla merikartan n:o 21 mukaan on vedenalaisia, vedenpäällisiä ja vedenrajassa olevia kareja yhteensä 12.

Viikinki törmäsi kariin, jonka korkein kohta juuri ylsi vedenpinnan tasalle. Karin koordinaatit ovat 59°47'35" pohjoista leveyttä ja 23°05'00" itäistä pituutta. Törmäyskohta on voitu todeta jäljistä, jotka on löydetty edellä mainitussa paikassa sijaitsevasta laakeasta tasokalliosta.

Ensimmäinen jälkiryhmä sijaitsi kallion lähes vaakasuorassa osassa. Jälkiryhmä koostui kahdeksasta pienestä jäljestä, jotka olivat syntyneet pyörivän potkurinlavan kärkien raapaistessa kallioon kiinni kasvaneet levät pois kalliosta.

Ensimmäisen raapaisujäljen pituus oli 6 cm, seuraavien pituus kasvoi tasaisesti siten, että keskimmäisen jäljen pituus oli 12 cm. Tästä eteenpäin jälkien pituus lyheni tasaisesti siten, että viimeisen eli kahdeksannen jäljen pituus oli jälleen 6 cm. Jälkien leveys vaihteli tasaisesti samalla tavalla kahden ja neljän senttimetrin välillä. Jälkien välinen etäisyys vaihteli 7-9,5 cm. Kahdeksasta jäljestä koostuneen jälkiryhmän kokonaispituus oli 55 cm. Veden syvyys tällä kohtaa oli 60-100 cm.

Ensimmäisen jälkiryhmän jälkeen jatkuu kallio tasaisena vielä 170 senttimetrin matkan. Tämän jälkeen kalliossa tulee vastaan kynnys, jolloin kalliossa on lähes pystysuorassa oleva seinämä. Seinämä kaartuu sitten jälleen eteenpäin mentäessä vaakasuoraksi tasokallioksi. Näiden kahden tason välinen korkeusero on noin 60 cm. Tasojen välisessä kallio-
kulmassa oli potkurinlavan jättämä jälki. Samoin kuin ensimmäisen jälkiryhmän kohdalla oli potkurinlapa tässäkin raapaissut kalliossa kasvaneet leväkasvit pois. Potkurinlavan jäljen leveys oli 30 cm ja korkeus 9,5 cm. Jälki avautui vasemmalle ja jatkui eteenpäin epämääräisenä kallion lakiosassa. Jäljen alareuna oli 20 senttimetrin korkeudella siitä tasosta, jossa ensimmäinen jälkiryhmä oli (VPTK:n liite 31, s. 10; VPTK:n liite 27; VPTK:n valokuvaliite, kuvat 83, 84 ja 85).

Potkurinlavan jäljen molemmilla puolilla oli kallion kulmassa havaittavissa pystysuorat törmäysjäljet. Jäljet jatkuivat luisumalla kallion kulman ylitse kallion tasaiselle osalle. Näissä jäljissä oli havaittavissa pieniä, kallioon kiinni tarttuneita maali jälkiä. Kyseiset pystysuorat jäljet olivat noin 145-150 senttimetrin etäisyydellä toisistaan siten, että potkurinjälki jäi niiden keskelle (VPTK:n liite 31, s. 11). Kyseisten pystysuorien jälkien välinen etäisyys vastaa Viikingin peräsinten etäisyyttä toisistaan (todettu poliisin ja tutkintatoimikunnan suorittamissa mittauksissa).

Oikeanpuoleisen pystysuoran jäljen etupuolelta noin 2 metrin päästä kallion kulmasta löydettiin kalliossa olevasta kolosta vedén alta maalia muistuttavaa punaista ainetta. Keskusrikospoliisin kriminaalilaboratoriossa suoritetuissa tutkimuksissa on todettu tämän aineen vastaavan värisävyltään ja kemialliselta rakenteeltaan veneen oikeanpuoleisen peräsimen oikean sivun etureunasta otettua näytettä (VPTK:n liite 42). Tämän lisäksi Valtion teknillinen tutkimuskeskus on tutkinut ruostuneen teräsosan, jonka pinnalla karikosta otettu maalinäyte oli. Kvalitatiivisen analyysin ja mikroskooppisen tarkastelun perusteella on todettu, että teräsosa ja peräsimestä otettu näyte ovat peräisin samantyyppisestä teräksestä (VPTK:n liite 42).

Edellä mainitun kallion kulman jälkeen jäljet jatkuivat epämääräisinä eteenpäin vielä 12 metrin matkan. Tämän jälkeen jäljet kääntyivät noin 72 asteen verran oikealle ja jatkuivat kohti Mulanin saarta vielä 8 metrin verran. Kaiken kaikkiaan veneen kalliolle jättämiä jälkiä oli havaittavissa 20 metrin matkalla; 12 metriä pitkän jälkiosan suunta kalliolle oli 257 astetta eli veneen tulosuunnasta katsottuna jäljet suuntautuivat Russarön saaren pohjoisosaa kohti (VPTK:n liite 31, s. 11).

Karilta löydettyjen jälkien ja sieltä otettujen maali- ja terässirunäytteiden perusteella tutkintatoimikunta katsoo, että karilleajo on tapahtunut paikassa, jonka koordinaatit on annettu edellä sivulla 42.

Suoritettujen oikeuslääketieteellisten ruumiinavausten pöytäkirjoista voidaan todeta, että kaikilla uhreilla oli

Uudenmaan läänin oikeuslääkäri [REDACTED] sanoo lausunnossaan: [REDACTED]

[REDACTED]

██████████ Tämä mielestäni viittaa siihen, että kyseessä on todellakin ollut äkillinen odottamaton kariin törmäyksen aiheuttama veneen vauhdin hidastuminen, joka on kaikki veneessä olleet yllättänyt ja ██████████ ██████████" (liite 6).

Mitkään muutkaan seikat eivät puhu se puolesta, että Viikingin nopeutta olisi vähennetty ennen karilleajoa. Karilleajo on ilmeisesti tapahtunut normaalilla 10 solmun eli 5 m/s matkanopeudella ajaen. Tämä sekä Viikingin nostattama suurehko peräaalto on saattanut vaikuttaa siihen, että Viikinki liukui pysähtymättä karin yli. Veneen varsinaiseen köliin pulteilla kiinnitetty lisäköli kosketti kariin ja vaurioitui 3,8 metrin päästä keulasta perään päin (VPTK:n liite 31, s. 8) Tämä kosketus ei aiheuttanut veneeseen vuotoa eikä olisi johtanut onnettomuuteen, ellei veneen vasen peräsin olisi myös iskenyt kariin. Törmäyksen voimasta tämä peräsin työntyi pohjalaudoituksen läpi ja kiilautui siihen kiinni. Myös oikea peräsin tapasi kariin aiheuttamatta kuitenkaan veneelle vaurioita (VPTK:n valokuvaliite, kuvat 68-81). Potkurinlavat vääntyivät (VPTK:n valokuvaliite, kuva 82) ja vene sai vuodon ja tuli ohjailukyvyttömäksi. Tämä johtuu siitä, että veneen ohjaus tapahtuu ruoripyörästä vaijereiden välityksellä vasempaan peräsimeen, josta se välitetään raidetangon avulla vipuvarren kautta oikeaan peräsimeen. Kiinnilukkiutunut vasen peräsin esti näin myöskin oikean peräsimen käytön ruoriohjaukseen (VPTK:n liite 31, s. 9). Oikean peräsimen vääntövarren ruuvit, joilla oikean peräsimen akseli kiinnitetään vääntövarteen, olivat niin löysästi paikallaan, että ne olisi voitu vaivatta kiertää auki sorminkin ilman työkaluja. Tämä voitiin todeta veneen noston jälkeen suoritetussa tarkastuksessa (VPTK:n liite 31, s. 8; VPTK:n valokuvaliite, kuva n:o 71). Irroitamalla oikea peräsin vääntövarresta, olisi voitu järjestää hätäohjaus. Potkurin saamista vaurioista huolimatta vene olisi voinut vielä kulkea omalla moottorillaan hitaasti, mutta se oli ohjailukyvytön ilman hätäohjauksen järjestämistä.

3.3.3. Veneen uppoaminen

Kuten edellisessä jaksossa on todettu, veneen vasen peräsin iskeytyi karilleajon yhteydessä kariin. Törmäyksen voimasta tämä peräsin työntyi pohjalaudoituksen läpi ja kiillautui siihen kiinni. Peräsin tuli pohjan läpi 25 mm pohjalaudoituksen yläpuolelle. Peräsin rikkoi neljä poikittaista puukaarta ja halkaisi vielä peräsinholkin takana olleen paksun runkovahvistuksen. Peräsin taipui taaksepäin 19° ja kääntyi lisäksi vasempaan sekä alapäästään että normaalissa kääntymissuunnassa. Peräsimen taipuessa taaksepäin myös sen akseli siirtyi taaksepäin painaen peräsinholkin takareunaa. Peräsinakselin etupuolelle syntyi kuunsirpin muotoinen reikä, josta vesi pääsee virtaamaan esteettä sisään. Lisäksi peräsinholkin takana olleet tukirakenteet rikkoutuivat. Parhaan käsityksen syntyneistä vaurioista saa VPTK:n valokuvaliitteen kuvista n:o 62, 64, 66, 76, 79, 80 ja 81.

Pohjan läpi tunkeutuessaan peräsin halkaisi yhden pohjalaudan ja väänsi sen puoliskoja halkeamasta samalla tavalla kuin laudan läpi isketty kiila vääntää osia sivulle taivutettaessa. Lauta irtosi peräpeilikiinnityksestään siten, että laudan yläreuna halkeaman kohdalla on 11 millimetriä peräpeilin alareunasta. Tämän laudan vasen reuna on kuitenkin lähes kiinni peräpeilin alareunassa niin, että perästä katsottuna laudan ja peräpeilin alareunan väliin muodostuu suorakulmaisen kolmion muotoinen aukko. Myös tämän laudan vasemmalla puolella oleva pohjalauta irtosi peräpeilikiinnityksestään (VPTK:n valokuvaliite, kuva 79). Venettä tarkasteltaessa on voitu todeta, että ainakin seuraavat aukot aiheuttavat veden vuotamisen veneen sisäpuolelle:

1. Vasemman peräsinakselin etupuolella sen ja peräsinholkin etureunan välissä olevan kuunsirpin muotoinen aukko, jonka kärkien väli on 6,1 cm ja leveys leveimmältä kohdaltaan 1,0 cm. Aukon pinta-ala on noin $3,5 \text{ cm}^2$.
2. Edellä mainitun haljenneen pohjalaudan ja peräpeilin alareunan väliin jäävä suorakulmaisen kolmion muotoinen aukko, jonka pinta-ala on noin $3,5 \text{ cm}^2$.

3. Kohdassa 2 mainitun laudan halkeamassa peräsimen taka-reunan takana oleva lähes suorakaiteen muotoinen aukko, jonka pinta-ala on noin $3,0 \text{ cm}^2$.

4. Veneen pohjassa, peräsimen vasemmalla puolella oleva, muodoltaan epämääräinen aukko, jonka pinta-ala on noin $2,0 \text{ cm}^2$.

5. Pohjassa, peräsimen vasemmalla puolella oleva suorakaiteen muotoinen aukko, jonka pinta-ala on noin $3,0 \text{ cm}^2$.

Kaikki pohjalaudoitukseen syntyneet vauriot eivät kuitenkaan välttämättömästi aiheuttaneet vettä sisään vuotavan aukon syntymistä, koska kaksinkertaisen pohjalaudoituksen sisäpuolinen ristikkäinen laudoitus ei joka paikassa murtunut samalta kohtaa. Ristikkäislaudoituksen vauriot eivät näy täysin VPTK:n valokuvaliitteen kuvista, koska niissä tämä laudoitus on osin mudan ym. peitossa. Lopullinen aukkojen toteaminen ja mittaus on toimitettu lautojen puhdistuttua.

Aukkojen 1-4 kohdalla on myös ristikkäislaudoitus rikkoutunut niin, että reikä voidaan läpi valaisemalla todeta pohjan läpi meneväksi. Aukkojen 2 ja 3 osalta on kuitenkin huomattava, että niistä sisään tulevat vesivirrat yhtyvät, koska ne joutuvat tulemaan ristikkäislaudoituksen läpi samasta, muodoltaan epämääräisestä aukosta, jonka koko ei ole olennaisesti suurempi kuin kumpikaan aukoista 2 tai 3 yksinään.

Kun peräsin tunkeutui pohjan läpi, myös sen molemmilta puolilta edellä mainittujen aukkojen ulkopuolelta tuli veneeseen vettä ainakin tihkumalla. Kun veneen lisäköli ja peräsin iskeytyivät kariin, vene tärähti voimakkaasti. Tästä tärähdyksestä ei kuitenkaan voida osoittaa syntyneen veneeseen halkeamia tai saumojen irtoamisia. Liioin niitä ei voida osoittaa syntyneen epäonnistuneiden nostoyritysten aikana pohjaan törmäämisestä syntyneistä tärähdyksistä.

Venettä pintaan nostettaessa sen peräpeilissä oli aukko, mikä johtui kahden peräpeililaudan katkeamisesta (VPTK:n valokuvaliite, kuva 66). Tarkasteltaessa tämän aukon reunoja voidaan todeta, että lautojen lohkeamisen yhteydessä syntyneet puunsäleet ovat taipuneet ulospäin. Viikingistä ennen onnettomuutta otetuissa kuvissa aukon kohdalla näkyy metallisen pakoputken ulostulo. Tämän perusteella voidaan pitää varmana, että peräpeilissä oleva aukko on syntynyt pakoputken peräosan irrotessa peräpeilistä. Pakoputken peräosa on nähty irrallaan meren pohjassa toisen epäonnistuneen nostoyrityksen jälkeen. Peräpeili on ollut ehjä ja pakoputki paikallaan veneen löytymishetkellä ja vielä ensimmäisen nostoyrityksen jälkeenkin ([REDACTED], VPTK, s. 240; [REDACTED], VPTK, s. 248-250). Kun aukko peräpeilissä voitiin katsoa epäonnistuneen nostoyrityksen yhteydessä syntyneeksi, se peitettiin upotuskokeen ajaksi vesitiiviisti vanerilla.

Vaikka vene on ainakin toisen epäonnistuneen nostoyrityksen aikana vajonnut meren pohjaan perä edellä synnyttäen pohjaan peräpeilin kokoisen ja muotoisen kuopan, ei voida osoittaa, että pohjalautojen irtoaminen peräpeilikiinnityksestään (ks. VPTK:n valokuvaliite, kuva 9) olisi tapahtunut tässä yhteydessä. Pohjan läpi tunkeutuneen peräsimen kiilavaikutus on niin selvä, ettei pohjalautojen irtoamisen peräpeilikiinnityksestään voida katsoa tapahtuneen muulloin kuin karilleajon yhteydessä.

Veneen uppoamishetken arvioinnissa voidaan tukeutua kolmeen seikkaan:

- 1) Veneen antamista hätämerkeistä, onnettomuuden uhrien löytymisestä sekä veneestä löytyneistä esineistä saataviin todistusaiheisiin.
- 2) Ajelehtimismatkaan.
- 3) Upottamiskokeen tuloksiin.

Hätämerkkien lähettäminen alkoi klo 21.20 ja päättyi todennäköisesti klo 22.14. Russarön tornissa ollut [REDACTED] on kertonut (VPTK, s. 173), että valomerkein annettu SOS-viestitys olisi alkanut uudelleen vielä klo 22.20 tai 22.30 jatkuen noin 10 minuutin ajan. Ajan [REDACTED] on päätellyt siitä, että hänen varusmestoverinsa ovat myöhemmin kertooneet [REDACTED] ampuneen vilkutuksen perusteella kuudennen vastausraketin silloin, kun televisiossa on joko alkanut tai loppunut Charlien Enkelit-niminen sarjafilmi. Mainittu filmi on alkanut 30.9.1978 klo 22.20. Nimenomaan [REDACTED] on tehnyt merivalvonta-aluekeskukseen ilmoituksen hätämerkkien päättymisestä klo 22.14 (todistaja [REDACTED], VPTK, s. 190; toisen käden tietona [REDACTED] VPTK, s. 179). Kukaan muu tornissa olleista kuin [REDACTED] ei muista vilkutuksen alkaneen enää uudelleen sen jälkeen, kun [REDACTED] oli ilmoittanut merivalvonta-aluekeskukseen hätämerkkien päättymisestä klo 22.14. [REDACTED] on kertonut, että "tämä aika varmasti pitää paikkansa valomerkkien loppumisen kanssa" ([REDACTED], VPTK, s. 179). [REDACTED] on kertonut, että valomerkit loppuivat kokonaan klo 22.14 (todistaja [REDACTED], VPTK, s. 183). [REDACTED] on kertonut (VPTK, s. 190), että valoa näkyi mereltä arviolta klo 22.10-22.15 aikoihin noin 10 minuutin ajan. Tämän jälkeen valo loppui ja [REDACTED] ilmoitti asiasta puhelimitse aluekeskukseen. Kun NV-13 on klo 22.30 aikaan ollut onnettomuuspaikan läheisyydessä, on mahdollista, että [REDACTED] on tosiasiassa nähnyt sen valonheittimen valoja.

Jäljempänä uhrien joutumista veden varaan koskevassa jaksossa todetaan [REDACTED] käyttämän kelluntavälineen ja pelastusjollan käyttöön ottamiseen liittyvien seikkojen tukevan sitä, että [REDACTED] olisi poistunut Viikingistä viime hetkellä. Valomerkkien antaminen on, erityisesti odotettavissa ollut apu huomioon ottaen, jatkunut ilmeisesti mahdollisimman pitkään. On todennäköistä, ettei veneen valonheitintä ole kyetty käyttämään muuten kuin, että [REDACTED] on itse käyttänyt sitä tai se on tapahtunut hänen ohjauksessaan. Nämä

seikat tukevat sitä, että veneen uppoamishetki ja hätämerkkien päättymishetki olisivat ajallisesti lähellä toisiaan.

Veden nousu veneessä upotuskokeessa ja todellisuudessa vastan-
nevat hyvin toisiaan, koska alussa esimerkiksi aallokon vai-
kutukset on vähäisempi. Veneen upotuskokeessa vesi nousi generaattorin tasolle 21 minuutin kuluttua kokeen alkamisesta (VPTK:n liite 13). Onnettomuustilanteessa vene antoi hätämerkkejä tulen lieskoin 21 minuutin kuluttua ensimmäisen hätäraketin laukaisemisesta. Kun karilleajon ja ensimmäisen hätäraketin laukaisemisen väliin ilmeisesti jää muutaman minuutin aika, tulimerkin käytön täytyy ajoittua myös muutaman minuutin päähän siitä, kun vesi saavutti generaattorin tason. Akkujen latautuminen on kuitenkin todellisuudessa päätynyt jo ennen generaattorin kastumista, sillä generaattori on noin 40 cm:n korkeudella veneen pohjasta, mutta moottorin ilmanottoaukko vain 24 cm:n korkeudella. Moottori on sammunut ja akkujen latautuminen päätynyt veden tunkeutuessa ilmanottoaukosta moottorin sylinteriin (vrt. todistaja [REDACTED], VPTK, s. 278).

Luonnollinen reaktio akkujen latautumisen lakattua on ryhtyä säästämään akkuvirtaa, mikä voi johtaa esimerkiksi tulimerkin käyttämiseen valonheittimien sijasta. Veneen akut pystyivät ilmeisesti antamaan virtaa veden alla ollessaankin. Veneen nostamisen jälkeen oli akuissa vielä vähäinen sähkövaraus. Valojen havaittu heikkeneminen loppua kohti puhuu kuitenkin akkujen virran heikkenemisen puolesta.

Veneestä on noston jälkeen löydetty [REDACTED] kuulunut taskukello, joka on pysähtynyt näyttämään aikaa 10.17.24 eli 22.17.24. Kello on löydettäessä ollut salongin kaapissa olleiden [REDACTED] housujen taskussa. Kelloseppäkoulun lausnon mukaan (VPTK:n liite 32) kellon lasikkeen ja taulun välisestä tilasta kymmenesosa täyttyi vedellä kymmenessä minuutissa, kun kello upotettiin paineettomaan vesijohto-

veteen. Upotettaessa kello 0,5 barin paineiseen veteen kello on täyttynyt nopeasti vedellä. Tämän perusteella lausunnossa on päädytty oletamaan, että kelloon on tunkeutunut jo muutamassa minuutissa niin paljon vettä, että se on pysähtynyt. Tämä on tapahtunut jo muutaman metrin syvyydessä.

Ensimmäisten ja todennäköisesti viimeisten hätämerkkien välinen aikaero on 54 minuuttia. Jos tähän aikaan lisätään hämmennyksen, vaurioiden tarkastamisen sekä hätämerkinantovälineiden esille ottamisen vaatima noin viiden minuutin aika ja todennäköisesti viimeisten hätämerkkien ja kellon pysähtymisen välinen noin 3 minuutin aika, päädytään otaksumaan, että vene olisi uponnut viimeistään noin 1 tunnin 2 minuutin kuluttua karilleajosta.

Upotuskokeessa vene upposi 1 tunnin 4 minuutin kuluttua kokeen alkamisesta. Veneen painoa oli ennen koetta lisätty 1090 kilolla, jotta kymmenen matkustajan ja veneestä ennen upotuskoetta mereen joutuneiden tai pois otettujen esineiden vaikutus tulisi otetuksi huomioon. Veneeseen sijoitettiin kuitenkin kokeen alkaessa neljä henkilöä - kaksi tutkintatoimikunnan jäsentä ja kaksi sukeltajaa - alun perin suunniteltujen kahden sijasta. Kun otetaan huomioon myös veneen upoksisissa olon aikana tapahtunut vettäminen, on todennäköistä, että vene oli upotuskokeen aikana jonkin verran painavampi kuin onnettomuustilanteessa. Toisaalta on otettava huomioon, että upotuskoe tehtiin satama-altaassa tyynessä vedessä. Onnettomuustilanteessa vallitsi aallokko ja aallot voivat varsinkin juuri ennen uppoamista nopeuttaa sitä, koska avotila voi äkkinäisesti täytyä yhdestäkin aallosta.

Upotuskokeen aikana veneeseen pyrittiin saamaan samanlainen pumppujen tyhjennysteho kuin siinä enintään oli onnettomuuden aikana. Veneeseen oli kiinteästi asennettu kaksi sähköpumpua ja käsikäyttöinen kalvopumppu. Sähköpumppujen teoreettinen maksimiteho oli 2×85 l/min ja käsipumpun 1 litra/isku eli 60 l/min. Pumppujen teoreettinen maksimiteho on

ilmoitettu niiden esitteissä. Käytännössä voidaan kuitenkin olettaa, että pumppujen todellinen teho on vain noin 70 % esitteessä mainitusta maksimitehosta. Näin ollen kaikkien pumppujen yhteenlasketuksi tehoksi on arvioitu 160 l/min.

Toinen veneessä olleista sähköpumpuista vaihdettiin tukkeutuneisuutensa vuoksi ennen kokeen alkua samantyyppiseen toimintakuntoiseen pumppuun. Sähköpumppujen tarvitsema virta syötettiin kokeen aikana maista ja sitä mitattiin jatkuvasti. Näin voitiin varmistua siitä, että sähköpumput toimivat koko kokeen ajan. Kalvopumppua käytti kaksi henkilöä vuorotellen ja se oli käytössä lähes koko kokeen ajan eli sen ajan, minkä sitä tosutilanteessa enintään kyettiin käyttämään.

Veneen tilavuus on Simpsonin I säännön mukaan laskettuna $24,5 \text{ m}^3$. Laidoituksen sisäpuolelle mahtuvan veden määrän laskemiseksi tästä on vähennettävä moottorin ja tankkien tilavuus, laidoituksen ja muiden puuosien tilavuus sekä upotuspainojen tilavuus, yhteensä $2,1 \text{ m}^3$. Näin saadaan veneen nettotilavuudeksi $22,4 \text{ m}^3$. Molemmat tilavuudet tarkoittavat veneen uppoamisvesiviivan alapuolista tilavuutta eli sen osan tilavuutta, joka uppoamisen hetkellä oli vedenpinnan alla. Tämän laskelman perusteena oleva linjapiirros sekä yksityiskohtainen laskelma ovat liitteinä 15 ja 16.

Kokeessa vene upposi 64 minuutissa. Siinä ajassa pumppujen voidaan laskea pumpanneen vettä pois $64 \times 160 \text{ l}$ eli $10,2 \text{ m}^3$. Näin ollen veneeseen on ennen uppoamista täytynyt virrata vettä $32,6 \text{ m}^3$ eli keskimäärin 510 l/min.

Merentutkimuslaitoksen 31.10.1978 meriolosuhteista Viikinkiveneen uppoamisajankohtana antaman alustavan lausunnon (VPTK:n liite 14) 3 kohdassa "Virtausolosuhteet" merentutkimuslaitos pitää todennäköisimpänä virtausta, jonka etenemissuunta on ollut välillä 180° - 270° ja jonka nopeus on ollut 7-10 cm sekunnissa. Mikäli laskennan pohjaksi otetaan arvion keskiarvo eli 8,5 cm sekunnissa, saadaan virtauksen aiheuttamaksi ajelehtimisnopeudeksi 306 metriä tunnissa.

Saman lausunnon 5 kohdan "Tuulen aiheuttama ajelehtiminen" mukaan on tuulen aiheuttaman ajelehtimisen yläikiarvo 600-700 metriä tunnissa ympäröivän vesimassan suhteen. Mikäli laskennan pohjaksi otetaan 2/3 arvioidusta maksiminopeudesta, saadaan tuulen aiheuttaman ajelehtimisen nopeudeksi $2 \times 650 : 3 = 433$ metriä tunnissa. Kun virtauksen ja tuulen aiheuttaman ajelehtimisen suunta on kutakuinkin sama, voidaan suorittaa yhteenlasku, jolloin arvioiduksi ajelehtimisnopeudeksi saadaan kaikkiaan 739 metriä tunnissa. Ajelehtimisnopeuden ehdottomaksi maksimiksi saataisiin noin 1060 metriä tunnissa ja minimiksi 577 metriä tunnissa (merentutkimuslaitoksen ilmoittama virtauksen minimiarvo + puolet arvioidusta tuulen aiheuttamasta ajelehtimisnopeudesta).

Kun tutkintatoimikunnan oikeana pitämä uppoamispaikka on vartiolaiva Valpaksen laivapäiväkirjan mukainen (ks. s. 66), eli 0,4 meripeninkulman (740 metrin) etäisyydellä karilleajopaikasta, päädytään arvioon, että Viikinki olisi ajelehtimisnopeutensa ja matkan perusteella pysynyt pinnalla noin tunnin ajan. Maksimijelehtimisnopeutta käyttäen päädyttäisiin 42 minuuttiin ja miniminopeutta käyttäen 1 t 17 minuuttiin.

3.3.4. Uhrien joutuminen veden varaan ja hukkuminen

Kuten edellä on selostettu, vene alkoi karilleajon jälkeen täyttyä vedellä. Keula- ja perähyteissä vesi nousi penkkien tasalle noin 20 minuutin kuluttua veneen vaurioitumisesta (liite 14, VPTK:n liite 13), siis noin klo 21.35, jolloin kaikki veneessä olleet henkilöt ilmeisesti viimeistään koontuivat veneen keskellä olevaan avotilaan tai osittain myös kannelle. Ottaen huomioon pimeyden ja vallitsevan tilanteen voitaneen pitää todennäköisenä, että veneessä olijat pyrkivät olemaan turvallisemman tuntuksessa avotilassa kuin vaikeasti kiinni pysyteltävissä olevalla kannella. Noin klo 21.50 vesi ylti yli koko avotilan lattian (liite 14) ja hädänalaisten on täytyntä viimeistään alkaa kastua ja joutua kylmyyden vaikutuksen alaisiksi.

Se mitä veneessä seuraavan puolen tunnin aikana tapahtui, jää pakostakin arvailujen varaan. Saatavissa olevien todistusasioiden perusteella voidaan kuitenkin tehdä eräitä johtopäätöksiä.

Vaikka tilanne veden noustessa veneessä olisikin todettu toivottomaksi, välitöntä hengenvaaraa ei ole välttämättä tiedostettu, koska veneessä olijat ovat voineet havaita Russarön linnakkeelta annetut vastausmerkit ja päätellä niiden perusteella, että heidät on havaittu ja apua on tulossa paikalle. Myöhemmin heillä on ollut mahdollisuus havaita Viikinkiä lähestyvä moottorivene NV-13.

Myöskään sitä, missä vaiheessa veneessä olleet ovat pukeneet ylle pelastusliivit, ei ole voitu selvittää. Useilla uhreilla oli löydettyä heidän kokoonsa nähden sopimattomat pelastusliivit. Osa käyttöön otetuista pelastus- tai kellumavälineistä oli kunnoltaan puutteellisia (lausunto uhrien käyttämisestä pelastusvälineistä: VPTK:n liite 19). Tämä viittaa siihen, että pelastusliivien pukeminen on tapahtunut erittäin kiireellisesti taikka että pimeys, merenkäynti yms. ovat estäneet tarkoitulsenmukaisen välineen valinnan. Lisäksi on huomattava, että [REDACTED] ja [REDACTED] lukuunottamatta uhrit eivät olleet tottuneet olemaan Viikingillä eikä heillä ilmeisesti ole ollut kokemusta pelastusliivien käyttämisestä. Veneen ohjaamossa on sivupenkkinä laatikko, jonka kyljessä lukee selvästi "Life jackets". Tässä laatikossa olevat liivit on ilmeisesti kaikki otettu käyttöön, mutta salongin istuimesta on vielä onnettomuuden jälkeinkin löydetty liivejä, joista ainakin osa oli kooltaan ja kunnoltaan käyttöön otettuja parempia.

[REDACTED] on löydettyä ollut ilman pelastusliiviä lepuuttajan varassa. Mitään merkkejä siitä, että hänellä olisi ollut pelastusliivi, ei ole havaittu. Kadoksissa olevan [REDACTED] mahdollisesti käyttämästä pelastusvälineestä ei ole tietoa. Merestä on onnettomuuden jälkeen löydetty yhdet Viikinkiin kuuluneet pelastusliivit, joiden rinta-

kiinnitysnaurut olivat sidottuna kuten liivien ollessa päällepuettuna.

Viikingin peräkannella ollut jolla on irroitettu kiinnityksestään ja saatettu toimintavalmiiksi ilmeisesti pian karilleajon tapahduttua. Tätä osoittaa se, että peräkannella tapahtunut tulen polttaminen ei ole mahdollista ilman jollan kiinnityksen irroittamista.

Viikingin koko ja kellumisominaisuudet ja myös odotettavissa ollut apu tukevat sitä otaksumaa, että veneessä olleet ovat pyrkineet pysyttämään siinä mahdollisimman pitkään. Tätä tukee erityisesti se, että veneen päällikkö [REDACTED] on pyrkinyt todennäköisesti varmistamaan, että ainakin naispuoliset matkustajat mahdollisuuksien mukaan pääsevät jollan varaan. Jollaan kiinnitettyinä löydettiin myöhemmin kaksi pelastusliiveissä ollutta naista ja [REDACTED] itse pelkästään lepuuttajan kannattamana. Tämä tukee otaksumaa, että [REDACTED] on joutunut poistumaan veneestä viime hetkellä ja valitsemaan sellaisen pelastusvälineen, mikä käteen sattuu. Muiden uhrien löytyminen suhteellisen läheltä jollan löytymispaikkaa tekee mahdolliseksi, että jollan varassa olisi pyrkinyt pysyttämään useampikin henkilö.

Ottaen huomioon jollan koon ja rakenteen (ks. VPTK:n valokuvaliite, kuva 57) sekä vallinneen pimeyden ja merenkäynnin tuntuu epätodennäköiseltä, että kukaan olisi siirtynyt jollaan ennen Viikingin uppoamista.

Viikingin lopullinen uppoaminen on saattanut tapahtua yllättävän nopeasti suurehkon aallon vyöryttyä sen yli. Jo aikaisemmin kylmyysvaikutuksen alaisina olleet, osittain kastuneet uhrin ovat joutuneet täydellisesti veden varaan.

Veden varaan jouduttuaan uhrin ovat olleet todennäköisesti jo siinä määrin kylmäkangistuneita, että jollaan nouseminen merestä on ollut ylivoimaista. Myöskin jollan rakenteesta johtuen siihen nouseminen on tutkintatoimikunnan käsityksen mukaan mahdotonta näissä olosuhteissa. Tutkintatoimikunnan

11.4.1979 vastaavanlaiselle jollalle tyynessä vedessä suoritamassa kokeessa todettiin jollan kestävän 25-30 kilon sivulle, laidan ulkopuolelle kohdistuvan painon ennen sen vedellä täyttymistä ja kaatumista sekä 45 kilon painon jollan perässä. Varalaita yhden henkilön ollessa jollassa oli 24 cm.

Mahdollisesti [REDACTED] avustamana kaksi uhria on kiinnittynyt jollan keula- ja peräköysiin, joihin [REDACTED] on itsensä sitonut. Köysistä ja niihin kiinnittymistavasta ei ole voitu tehdä tarkkoja johtopäätöksiä, koska uhrien löytymisen yhteydessä köydet on jouduttu katkomaan eikä esimerkiksi mahdollisista solmujen solmisista ole tehty mieleen jääneitä havaintoja.

Onnettomuuden uhreille toimitettujen ruumiinavausten yhteydessä kuolinhetken määrittelyssä on tukeuduttu pääasiallisesti ihmisen kykyyn selvitä tajuissaan ja hengissä kylmässä vedessä. Ruumiinavausten suorittajina oli kaksi oikeuslääkärinä siten, että oikeuslääkäri [REDACTED] suoritti miespuolisten ja lääketieteen lisensiaatti [REDACTED] naispuolisten uhrien ruumiinavaukset (liitteet 4).

Kaikkien uhrien peruskuolinsyyksi on merkitty hukkuminen (994,10). [REDACTED] uhrien kuolinhetkien arviointi ruumiinavausten yhteydessä perustui siihen, että lääketieteellisen kokemuksen mukaan voidaan olettaa uhrin menettäneen tajuntansa veteen joutumisen jälkeen onnettomuuspaikalla silloin vallinneissa olosuhteissa 30-60 minuutin kuluessa, minkä jälkeen on tapahtunut veden hengittäminen ja hukkuminen. Myös miespuolisten uhrien kuolinhetkien määrittelyssä käytettiin samaa perustetta. [REDACTED]

[REDACTED] Kuolinhetkien määrittelyssä tällä perusteella päädyttiin tulokseen, että uhrin ovat voineet kuolla noin tunti veteen joutumisen jälkeen puolen tunnin marginaalilla kumpaankin suuntaan. Hukkumisen ja tajunnan menettämisen keskinäisen aikajärjestyksen suhteen päädyttiin siihen tulokseen, että hukkuminen on saattanut tapahtua ennen sitä hetkeä, jolloin tajunta olisi kylmyyden vuoksi mennyt.

uhrien kuolinhetkien määrittelyssä käytettiin myös toista rinnakkaista menetelmää. Tämä menetelmä perustui veren ja virtsan alkoholipitoisuuksien suhteeseen. Menetelmän luonne käy parhaiten ilmi liitteenä 4 olevaan ruumiinavauspöytäkirjaan sisältyvästä oikeuslääkäri lausunnosta. Tämä menetelmä johti myöhäisempään todennäköiseen kuolinaikaan kuin kylmyysvaikutukseen perustuva menetelmä.

Tutkintatoimikunta pyrki työnsä yhteydessä hankkimaan mahdollisimman perusteellisen selvityksen kuolinhetkien määrittelymisen perusteista. Toimikunta hankki myös lääkintöhallitukselta asiasta täydentävän lausunnon. Toimikunnan lääkintöhallitukselle lähettämä lausuntopyyntö on tämän selvityksen liitteenä 5 ja lääkintöhallituksen lausunto siihen liittyvine professori ja professori lausuntoineen liitteenä 6.

Veden varaan jouduttuaan alkaa ihmisen ruumiinlämpö nopeasti laskea. Ruumiinlämmön laskettua 30 asteeseen ihminen normaalisti menettää tajuntansa ja 24 asteeseen henkensä. Tätä alijäähtymistä (hypotermia) on tutkittu eri tahoilla ja tässä yhteydessä on laadittu käyriä, joista ilmenee todennäköinen hengissä säilyminen tietyn asteisessa vedessä.

Muun muassa Kansainvälisen työjärjestön (ILO) ja Maailman terveysjärjestön (WHO) yhteisessä merenkulkijoiden terveyttä käsittelevässä komiteassa vuonna 1973 katsottiin erääksi parhaiten tunnetuksi puheisen kaltaiseksi käyräksi Molnarin käyrä (liite 8). Uuden Seelannin liikenneministeriö on vuonna 1973 julkaissut tiedonannoissa merenkulkijoille keskimääräiset vedessä hengissä säilymisen aika-arvot (liite 7).

On kuitenkin selvää, että käyrät ovat vain suuntaa antavia, sillä eri henkilöiden kylmänsietokyky poikkeaa samoissa ulkoisissa olosuhteissa huomattavastikin toisistaan. Epäilemättä myös uhrin henkiselä suhtautumisella tilanteeseen on merkitystä, koska paniikin vallassa olevan henkilön sietokyky

on yleensä heikompi kuin itsensä hallitsevan. Käyrien mukaan ihminen menettää 7-9 asteisessa vedessä tajuntansa keskimääräisesti noin puolessa tunnissa ja henkensä kylmyysvaikutuksen vuoksi noin kahdessa tunnissa, mikäli ei sitä ennen ole kuollut hukkumalla.

Lääkintöhallituksen lausunnon mukaan voidaan uhrien kuolin-aika luotettavimmin arvioida yleisen kylmyysvaikutuksen perusteella. Ongelmaksi muodostuu kuitenkin eri vainajien veden varaan joutumisen ajankohta (lääkintöhallituksen lausunto, s. 1, liite 6). Tutkintatoimikunnan työn kannalta oli olennaisinta pyrkiä selvittämään viimeksi kuolleen uhrin todennäköinen kuolinhetki. Toimikunta ei lausuntopyynnössään lääkitieteilijöille esittänyt siihen mennessä selville saatuja tietoja uhrien mahdollisista veteenjoumishetkistä, koska tarkoituksena oli nimenomaan saada tietoja yleisistä oikeuslääketieteellisistä kokemussäännöistä.

Lääkintöhallitus katsoi hankkimiensa asiantuntijalausuntojen perusteella, että ruumiinavauslausunnoissa esitetyt alkoholi-fysiologisten seikkojen perusteella tehdyt kuolinaikalaskelmat perustuvat siinä määrin olettamuksiin, ettei niillä voida katsoa olevan oikeuslääkinnällisen todistelun kannalta merkitystä, ellei myöhemmin saada käyttöön nyt puuttuvia tosi-seikkoja alkoholin nauttimisen yksityiskohdista (lääkintöhallituksen lausunto, s. 1; prof. [REDACTED] lausunto, s. 3 ja prof. [REDACTED] lausunto, s. 2; liite 6).

Professori [REDACTED] toteaa lausunnossaan, että oikeuslääketieteellisen kokemuksen mukaan hengissä selviytyminen +8 asteisessa vedessä vaihtelee riippuen olosuhteista, lähinnä uppoamisasteesta, ja jatkaa: "Kiinteällä alustalla aktiivisesti työskennellen lienee mahdollista vyötäröönkin saakka ulottuvassa vedessä pysyä tajuissaan ja hengissä 3-4 tuntia. Mahdollisuudet heikkenevät ratkaisevasti veden varaan jouduttaessa, jolloin koko vartalo, raajat ja merenkäynnistä riippuen ehkä kaula ovat kylmän vaikutukselle alttiina. Näissä olosuhteissa kuolema kylmyyden vaikutuksesta

seuraa 1-2 tunnin kuluttua, mutta koska kuolemansyy on uhreilla ollut hukkuminen, menehtyminen on tapahtunut aikaisemmin, mahdollisesti 0,5-1,5 tunnin kuluttua. Hangon uhrien suhteen on huomioitava, että he ovat saattaneet joutua alttiiksi kylmän vaikutukselle jo ennen lopullista veden varaan joutumista, so. ennen veneen uppoamista. Tämän perusteella kuolinhetki olisi vielä arvioituakin aikaisempi."

██████████ toteaa edelleen, että kaikilla uhreilla oli hukkumiselle tyypilliset keuhkolöydökset ja piileviä keuhkoissa, mutta ei ison verenkierron elimissä. Havainnot ovat selvänä viitteenä siitä, että kuolemaa edeltäneet hengitysliikkeet ovat olleet heikkoja ja että sydämen toiminta on pian loppunut, ts. kylmyyden aiheuttama kangistuminen ja tajuttomuus ovat edeltäneet hukkumista (prof. ██████████ lausunto, s. 2, liite 6).

██████████ lausuntoon viitaten lääkintöhallitus katsoo, että kokonaan veden varassa oleva henkilö on näissä olosuhteissa voinut säilyä hengissä 1-2 tuntia, mutta todennäköisimmin vain 0,5-1,5 tuntia ennen tajunnan menetystä ja hukkumista (lääkintöhallituksen lausunto, s. 2; prof. ██████████ lausunto, s. 4, liite 6). ██████████ mukaan "kylmän vaikutuksen alkamisen ja veteen joutumisen ajankohta tuntien päästään kuolinajan arviossa tarkkuuteen, jota on pidettävä oikeuslääketieteellisesti hyvänä" (prof. ██████████ lausunto, s. 4, liite 6)..

Lääkintöhallitus kiinnittää lausunnossaan huomiota myös siihen, että viiden vainajan mahasisällöstä voitiin ruumiinavauksissa todeta viimeisen aterioinnin jätteitä, kahdessa tapauksessa runsaastikin. Lääketieteellisen kokemuksen mukaan normaali mahalaukku on tyhjentynyt viimeistään 6 tunnin kuluttua viimeisestä aterialta. Oikeuslääketieteessä normaalin aterian jälkeisen mahan tyhjenemisen lasketaan tapahtuvan 2-8 tunnissa (lääkintöhallituksen lausunto, s. 2, liite 6).

Mahalaukun kuuden tunnin tyhjentyäsaikaa koskeva kokemussääntö puhuu sen puolesta, että uhrit menehtyivät ennen klo 24.00, sillä ateriointi Hyklosundin laiturissa lopetettiin ilmeisesti noin klo 18.00.

Kuolinajan määrittämiseksi on käytetty myös piileväanalyysiä. Vesinäytteitä piileväanalyysia varten on otettu viidestä havaintopisteestä (ruumiinavauspöytäkirjoihin liitetty Helsingin yliopiston oikeuslääketieteen laitoksen lausunto, kaksi vesihallituksen kenttämuistiota ja merikartan n:o 21 jäljennösote). Vesiprofiileista yhteenvetona on todettu, että piilevät olivat suhteellisen harvalukuisia kaikissa näytteissä. "Näyttää kuitenkin siltä", toteaa oikeuslääketieteen professori [REDACTED] lausunnossaan lääkintöhallitukselle, "että vertaamalla vesiprofiilia keuhkolöydöksiin lähinnä kohteet 4 ja 5 tulevat kyseeseen todennäköisinä hukkumispaikkoina. Jonkin verran viitteitä on olemassa, varsinkin [REDACTED] kohdalla, siitä, että näistä n:o 5 on todennäköisempi" (liite 6). Jos kuolinajan määrittämiseksi käytettäisiin tätä viitettä, niin kuolinaika olisi myöhäisempi kuin se aika, johon jäljempänä päädytään.

Kun edellä sivulla 55 todetun mukaisesti uhrien voidaan todennäköisesti katsoa joutuneen veden varaan viimeistään klo 22.14-22.17 välisenä aikana, uhrien todennäköisen myöhäisimmän kuolinhetken voidaan lääkintöhallituksen ja professori [REDACTED] lausuntojen pohjalta laskettuna arvioida sijoittuvan aikavälille 23.17-00.17, todennäköisemmin kuitenkin aikavälille 22.47-23.47. Samoihin arvioihin voidaan päätyä oikeuslääkäri [REDACTED] kylmyysvaikutusarvion perusteella. Lääketieteen lisensiaatti [REDACTED] vastaavaan menetelmään perustuvan arvion pohjalta voidaan päätyä siihen, että tajunnan menetys on tapahtunut aikavälillä 22.47-23.17, minkä jälkeen on tapahtunut veden hengittäminen ja hukkuminen. Tähän laskutapaan vaikuttavana seikkana on vielä otettava huomioon, että uhrien kastuminen on ilmeisesti alkanut jo ennen veneen uppoamista, jolloin kylmävaikutuskin on alkanut vastaavasti aikaisemmin.

3.3.5. Uhrien löytyminen

Etsinnät oli merivartioston toimesta aloitettu uudelleen sunnuntaiamuna 1.10.1978 klo 05.50, jolloin [REDACTED] ja [REDACTED] olivat kahdestaan lähteneet NV-13:lla merelle (VPTK:n liite 9; [REDACTED], VPTK, s. 111). Todettuaan, että samaan aikaan oli kalastusaluksia lähdössä merelle, oli [REDACTED] radioitse pyytänyt aluksia tarkkailemaan merta, koska edellisenä iltana oli nähty hätämerkkejä mereltä ([REDACTED], VPTK, s. 111). [REDACTED] oli kertomansa mukaan yöllä heti merivartioasemalle saavuttuaan tilannut merivartioston helikopterin aamuksi etsintään ([REDACTED], VPTK, s. 110). Tämä pyyntö on voinut tapahtua samassa yhteydessä, kun Hangon merivartioasema oli klo 01.20 ilmoittanut Suomenlahden Merivartioston meritoimiston kotipäivystäjälle, ettei mitään löydy ja että etsinnät lopetetaan (VPTK:n liite n:o 33). Kello 07.30 meritoimiston kotipäivystäjä ilmoitti yöllisistä tapahtumista komentajan kotipäivystäjälle, vartioston apulaiskomentajan sijaiselle yliluutnantti [REDACTED]. Tällöin päätettiin lähettää helikopteri paikalle (VPTK:n liite 33).

Kalastusalukset Veronica ja Woyland olivat lähteneet 30.9.1978 illalla Hangosta kalastamaan vesialueelle, joka sijaitsee 7-8 meripeninkulmaa etelään Russaröstä. Kalastettuaan koko yön laahusnuottaa vetäen alukset olivat aamulla 1.10.1978 palaamassa Hankoon. Ennen klo 07.00, kun kalastusalus Woyland oli noin 3 meripeninkulmaa itään Tärnskärin majakasta, havaitsi aluksen päällikkö noin 100 metrin etäisyydessä aluksesta vasemmalla olevan oranssinvärinen esineen ja heti tämän jälkeen 100-200 metrin etäisyydessä tästä pienen muovijollan. Kohta tämän jälkeen oli lähettyvillä ollut kalastusalus Veronican päällikkö ilmoittanut LA-puhelimella, että "här är dom de sökt efter i natt" (todistaja [REDACTED], VPTK, s. 227). Samalla Veronican päällikkö oli ilmoittanut havainnostaan VHF-radiopuhelimella kanavalla 16 merivartiostolle (todistaja [REDACTED], VPTK, s. 225).

NV-13:n pursi- ja konepäiväkirjan (VPTK:n liite 9) mukaan tämä oli tapahtunut klo 06.15, jolloin kalastusalus Veronican miehistö oli ilmoittanut radiolla merivartioveneelle havainneensa muovijollan noin 3 meripeninkulmaa Tärnskäristä itään. Kalastusalus Veronican päällikön kertoman mukaan löytöpaikka sijaitsi Lilla Tärnskäristä 1,5 meripeninkulmaa itä-koilliseen. Jollan ympärillä vedessä oli kellunut kolme ruumista päät vedenpinnan alapuolella ([REDACTED], VPTK, s. 225).

Ensimmäisenä paikalle saapuneen kalastusalus Veronican päällikkö ei ole osannut sanoa olivatko jollaan kiinnittyneet ruumiit mies- vai naispuolisia ([REDACTED], VPTK, s. 225). Hukkuneille suoritettujen oikeuslääketieteellisen ruumiinavausten pöytäkirjojen liitteenä olevassa Hangon poliisilaitoksen rikososaston ilmoituksessa merionnettomuudesta mainitaan, että jollan ympärillä vedessä oli ollut kolme naishenkilöä. Tämä perustunee onnettomuuden ensimmäisten uhrien löytymisestä aluksi saatuihin virheellisiin tietoihin, sillä [REDACTED] kertoman mukaan jollaan oli ollut kiinnittyneinä kaksi naishenkilöä ja yksi mieshenkilö ([REDACTED], VPTK, s. 118).

NV-13 oli saapunut löytöpaikalle klo 06.30 aikaan ja [REDACTED] on kertonut havainneensa jollan, jonka vieressä kellui kolme ruumista naruilla jollaan kiinnitettyinä, melko lähellä toisiaan ja narut keskenään sotkeutuneina. Kahdella vedessä olevalla oli yllään pelastusliivit, mutta kolmannella, siniseen toppa-asuun pukeutuneella, joka sittemmin osoittautui [REDACTED], ei ollut pelastusliiviä. Narunipussa oli valkoinen lepuuttaja, joka ilmeisesti oli ollut kiinnitettynä narulla [REDACTED].

Ensimmäiseksi oli merestä nostettu muovijolla NV-13:n peräkannelle ja sen jälkeen ruumiit yksi kerrallaan samalla narut katkaisten. Kaksi muuta jollaan kiinnittyneenä ollutta vainajaa todettiin naispuolisiksi.

Samanaikaisesti muovijollan löytymisen aikoihin oli Veronican rinnalla ajaneen Woylandin miehistö havainnut meressä 100-200 metrin päässä jollasta oranssinvärisen pelastusliivin varassa kelluvan ruumiin. Tämä vainaja, joka sittemmin todettiin [REDACTED], oli nostettu paikalle saapuneeseen pelastusristeilijä Russaröön.

Muutaman sadan metrin päässä jollasta Hankoon päin oli tavattu merestä vielä pelastusliivin varassa kelluva ruumis. Tämä oli nostettu vielä NV-13:n peräkannelle ja samalla todettu kysymyksessä olevan naishenkilön.

Kaikki viisi ruumista kuljetettiin Hangon Itäsatamaan, jonne edellä mainitun pursi- ja konepäiväkirjan mukaan oli saavuttu klo 07.30 aikaan.

Hangon poliisille oli asiasta ilmoitettu merivartioasemalta puhelimitse klo 07.20. Ruumiit oli luovutettu poliisille ja ne oli välittömästi kuljetettu Hangon terveyskeskuksen ruumishuoneelle, jossa päivystävä terveyskeskuslääkäri oli todennut kaikki henkilöt kuolleiksi. Näiden henkilöllisyyksiksi on myöhemmin todettu:

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Tutkimuksissa ei ole pystytty selvittämään kuka muu naisista kuin [REDACTED], ei ollut löydetäessä muovijollaan kiinnittyneenä.

NV-13 oli edelleen samalla miehistöllä lähtenyt ruumiiden luovutuksen jälkeen jatkamaan etsintää. Kello 10.30 he löysivät edellisten ruumiiden löytöpaikasta muutama sata metriä lounaaseen pelastusliivien varassa kelluvan ruumiin. Heti sen jälkeen etsintöihin osallistunut merivartioston helikopteri oli havainnut tämän ruumiin löytöpaikan läheltä jälleen

kaksi pelastusliivien varassa meressä kelluvaa ruumista. Ruumiita merestä nostettaessa oli todettu, ettei yhdellä näistä, myöhemmin [REDACTED] todetulla, ollutkaan yllään pelastusliiviä vaan hän oli kellunut vedessä oranssinvärisen ilmatyynykellutakin varassa.

Nämä kolme ruumista, jotka oli todettu miespuolisiksi, oli kuljetettu NV-13:lla Hangon Länsisatamaan ja luovutettu poliisille pursi- ja konepäiväkirjan merkinnän mukaan klo 11.05 aikaan.

Ruumiit oli välittömästi kuljetettu Hangon terveystakeskuksen ruumishuoneelle, jossa päivystävä lääkäri oli todennut kaikki henkilöt kuolleiksi. Näiden henkilöllisyyksiksi on myöhemmin todettu:

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Maanantaina 2.10.1978 puolenpäivän aikoihin oli edellä mainitusta helikopterista etsintää jatkettaessa havaittu Yttre Västerlandin saaren pohjoispuolella olevan eteläviitan luona liivien varassa vedessä kelluva ruumis, joka oli pelastusristeilijä Russaröllä kuljetettu Tulliniemen merivartiovenelaiturille. Siellä ruumis oli luovutettu poliisille ja kuljetettu edelleen Hangon terveystakeskuksen ruumishuoneelle. Kysymyksessä oli miespuolinen vainaja ja myöhemmin hänen todettiin olevan [REDACTED]

Ruumiit on poliisin toimesta riisuttu ruumishuoneella. Riisumisen yhteydessä on pyritty selvittämään kunkin vainajan henkilöllisyys heiltä tavatuista asiakirjoista, papereista tai muista henkilöllisyyttä osoittavista taikka määrättyyn henkilöön viittaavista merkinnöistä sormuksissa, koruissa tai vaatteissa.

Kaikki vainajat on myöhemmin Helsingin yliopiston oikeuslääketieteen laitoksella tunnistettu heidän lähiomaistensa tai tuttaviansa toimesta.

On ilmeistä, että onnettomuusveneessä oli mukana myös [REDACTED], jota ei etsinnöissä ole merestä löydetty. Etukäteen [REDACTED] sisar oli ollut tietoinen, että [REDACTED] piti lähteä veneretkelle ystävänsä [REDACTED] kanssa. [REDACTED] on nähty Viikinki-veneessä mukana kun risteilylle oli lähdetty Helsingistä. Hyklosundin laiturissa oli näkijöiden havainnon mukaan veneessä ollut ilmeisesti kymmenen henkilöä. Lisäksi Viikinki-veneestä oli, sen löydyttyä merenpohjasta, tavattu [REDACTED] kuuluneet silmälasit, joita hän on lähes aina käyttänyt (asianomistaja [REDACTED]; VPTK, s. 99; todistaja [REDACTED], VPTK, s. 130; [REDACTED], VPTK, s. 60; asianomistaja [REDACTED], VPTK, s. 87).

3.3.6. Veneen löytyminen ja nosto

Veneen nostoa käsitellään tässä raportissa vain siltä osin kuin sillä on merkitystä tutkintatoimikunnan käsittelemien muiden seikkojen kannalta.

Uponneen Viikinki-veneeseen etsinnät aloitettiin 2.10.1978. Etsintää vaikeutti kuitenkin melko voimakas merenkäynti. Lauantaina 7.10.1978 merenkäynti oli asettunut ja klo 12.30 onnettomuusalueen yli lentäneestä lentokoneesta havaittiin Yttre Västerlandin - Sälbådan välisellä alueella meren pinnalla vähäisiä öljyläikkiä. Alueella toiminut sukeltaja löysi klo 14.00 aikaan mainittujen saarten välissä olevien karikkojen pohjoisosasta karilleajoajäljet, jotka myöhemmin on todettu Viikinki-veneeseen aiheuttamiksi.

Toinen sukeltaja löysi klo 14.40 aikoihin öljyläikkien kohdalta merenpohjasta haaksirikkoutuneen Viikingin noin 22 metrin syvyydestä (todistaja [REDACTED], VPTK, s. 239-240). Russarön merivalvontatornin paikantamana löytöpaikka sijaitsi suunnassa 78^o, etäisyys 3,9 meripeninkulmaa. Luotauskartan mukaan tarkalleen mainitussa kohdassa on kuitenkin huomatta-

vasti syvempää, joten löytöpaikan tarkemmaksi selvittämiseksi tutkintatoimikunta on hankkinut mukana olleen vartiolaiva Valpaksen laivapäiväkirjasta selvityksen, jonka mukaan löytöpaikaksi oli merkitty $59^{\circ}47,2' P$ $23^{\circ}04,7' I$. Paikka on käytännöllisesti katsoen samassa suunnassa Russarön merivalvontatornista, mutta noin 0,1 meripeninkulmaa etäämpänä. Myös luotauskartan syvyystiedot tukevat Valpaksen kirjaaman paikan oikeellisuutta siinäkin suhteessa, että epäonnistuneiden nostoyritysten jälkeiset löytöpaikat sopivat luotauskartan tietoihin pohjan syvyyksien muuttumisesta (liite 18).

Sukeltajien kertoman mukaan alus oli merenpohjassa tasaköllilään keulan osoittaessa suunnilleen Russarön saarta kohti. Merenpohja oli löytöpaikalla kivistä moreenisavea, johon veneen peräosa oli painunut 5-20 senttimetrin syvyydelle.

Sukeltajat tutkivat venettä meren pohjassa. Alus oli tuolloin hyväkuntoisen näköinen. Sen keularanka ja laidat samoin kuin ikkunatkin ja valonheitin olivat ehjät. Veneen peräpeilissä ei ollut havaittavissa vaurioita ja pakoputken veneen ulkopuolelle tuleva osa oli ehjä ja paikallaan. Ankkuri oli pohjassa veneen vierellä sen oikealla puolella ja ankkuriketju oli vapaasti pohjaan laskeutuneena ankkurin lähellä. Ankkuriketju oli tuolloin ilmeisesti edelleen veneessä kiinni, koska se nousi keulakannelle. Valonheitin, valomasto ja lipputanko olivat hyvin paikallaan kiinnityksissään. Perälipputangossa olleesta lipusta oli paikallaan vain pieni palanen. Etukannen luukku puuttui. Potkurista ja peräsimestä ei tuolloin voitu tehdä havaintoja, koska veneen peräosa oli pohjaan painuneena, eivätkä nämä tulleet nostoliinon kiinnityksen yhteydessäkään näkyville (todistaja [REDACTED], VPTK, s. 245-250; todistaja [REDACTED], VPTK, s. 252).

Veneen nostaminen aloitettiin 8.10.1978 Suomenlahden merivartioston ulkovartiolaiva Valpaksen vinttureita apuna käyttäen. Viikinki saatiinkin nousemaan lähes pintaan, mutta nostossa käytetty nailonköysi katkesi ja vene painui jälleen pohjaan.

Tämän jälkeen sukeltajat löysivät veneen merenpohjasta noin 50 metriä alkuperäisestä löytöpaikastaan lounaaseen päin noin 25 metrin syvyydestä tasakölillään. Maapohja oli tässä kohdassa pehmeämpää savimaata. Merenpohjassa venettä tarkastellessaan he totesivat, että etukannella ollut masto oli irronnut ja kaatunut kannelle. Veneen peräpeili oli edelleenkin ehjä ja pakoputki paikallaan. Peräsimiä ja potkuria ei voitu tuolloinkaan nähdä ([REDACTED], VPTK, s. 249; [REDACTED], VPTK, s. 253).

Toisessa nostoyrityksessä 9.10.1978 saatiin vene jälleen nousemaan lähes pintaan, mutta tällä kerralla monin kerroin vahvistetut nostoliinat katkesivat veneen peräosan alta. Viikinki lähti vajoamaan merenpohjaa kohti perä edellä. Tämän nostoyrityksen yhteydessä tarttui Viikinki-veneeseen ankkuri vartiolaiva Valpaksen nostoköydessä kiinni olleisiin liinoihin ja ankkuriketju irtosi veneestä. Ankkuri ketjuineen saatiin vartiolaivalle talteenotetuksi.

Toisen epäonnistuneen nostoyrityksen jälkeen Viikinki löydettiin noin 50 metriä edellisestä paikasta etelä-lounaaseen ja runsaan 30 metrin syvyydestä tasakölillään pehmeässä savipohjassa. Sen peräpeilin kohdalla oli pohjassa noin 50 senttimetrin syvyinen perän muotoinen kuoppa ja tämän takana vastaava maavalli. Vene oli ilmeisesti pohjaan laskeutuessaan möyhäissyt peräkulmallaan maata keulan laskeutuessa vasta sen jälkeen kun peräkulma jo oli osunut merenpohjaan. Pakoputken veneen peräpeilistä ulostuleva osa oli laippoineen kyseisen maavallin takareunalla irronneena. Valonheitin oli kiinnityslaipastaan vääntynyt ja lipputanko oli kiinnityksestään lähes irronnut. Potkuri ja peräsimet olivat pehmeään saveen uponneina ([REDACTED], VPTK, s. 242-243; [REDACTED], VPTK, s. 249-250).

Veneen peräpeilin rikkinäisyyttä ei merenpohjassa suoritetussa tarkastuksessa nimenomaisesti havaittu. On kuitenkin ilmeistä, että veneen peräpeili oli tuolloin, toisen epäonnistuneen nostoyrityksen jälkeen, rikkoutunut. Peräpeilin rikki-

näisyys todettiin vasta myöhemmin, kun vene saatiin nostettua pintaan.

Paikalle saapuneen puolustusvoimien kaapelialus Putsaaren laitteistolla nostotyö onnistui 12.10.1978. Vene kuljetettiin veden pinnan alla Putsaaren vierellä Hangon länsisatamaan, jossa se satamanosturilla nostettiin laiturille. Viikinki-vene siirrettiin tämän jälkeen varastohalliin, jossa sitä säilytettiin vartioituna tutkimusten ajan.

3.4. Yleisarviointi onnettomuudesta

Arvioitaessa onnettomuuden syitä on kiinnitettävä huomiota inhimillisiin tekijöihin sekä lainsäädäntöön, jolla veneturvallisuutta on pyritty lisäämään.

3.4.1. Inhimilliset tekijät

Onnettomuuteen päättynyt matka on aloitettu syksyisissä sääolosuhteissa kovan tuulen varoituksen voimassa ollessa. Ilmatieteen laitos oli toimittanut 30.9.1978 klo 08.00 Suomen Tietotoimistolle ja Yleisradiolle säätiedotuksen, jonka mukaan Pohjois-Itämerellä ja Suomenlahdella oli odotettavissa idän ja koillisen välistä tuulta ajoittain 17 m/s. Viikingin päällikön on täytynyt tietää, että saavuttaessa keskimääräistä vaikeammin navigoitavaksi katsottavalle Hangon vesialueelle vallitsee jo pimeys. [REDACTED] lukuunottamatta muiden matkalla mukana olleiden veneilykokemus on ollut siinä määrin vähäistä, että veneen kuljettaminen Helsingistä Hankoon on ilmeisesti tarkoitettu yhden ainoan henkilön tehtäväksi ja rasitukseksi. Syysillan pimeneminen, kylmyys ja merenkäynti eivät ole tulleet veneen päällikölle yllätyksenä, ei myöskään väylän vaikeakulkuisuus.

Edellä sanotun perusteella sekä sen nojalla, mitä tässä selvityksessä on todettu Viikingin rakenteesta ja varustetasosta,

tutkintatoimikunta katsoo, että päätös toteuttaa suunniteltu retki sisälsi vaaratekijöitä, jollaisille ei olisi tullut antautua alttiiksi ilman pakottavaa syytä.

Tutkintatoimikunnan käsityksen mukaan onnettomuuden ensisijaisena syynä on ollut inhimillinen erehdys, joka itse onnettomuusalueella on harhauttanut Viikingin pois turvalliselta reitiltä.

Viikingin muiden omistajien sekä [REDACTED] omaisten kertomusten perusteella sekä ottaen huomioon veneen matkustajien vähäisen veneilykokemuksen, voidaan pitää todennäköisenä, että [REDACTED] toimi karille ajettaessa sekä veneen päällikkönä että ohjaajana. Tämän seikan puolesta puhuvat myös hänen onnettomuudessa saamansa vammat.

Tutkintatoimikunta pitää selvitettyinä, että karilleajo tapahtui normaalilla matkanopeudella ajaen noin klo 21.15 paikassa, joka sijaitsee 1 meripeninkulmaa Mulanin saarella olevasta loistosta suuntaan 150°. Väylältä harhautumiseen syytä tutkintatoimikunta ei ole pystynyt käytettävissä olevien tietojen perusteella selvittämään. Olosuhteiden ja suoritetun selvityksen perusteella esitetään tämän selvityksen jaksossa 3.3.1. kuitenkin eräitä todistusaiheita, jotka ovat voineet vaikuttaa tapahtumien kulkuun.

Karilleajon jälkeen Viikingistä käsin ryhdyttiin antamaan hätämerkkejä, joita eri menetelmin annettiin noin tunnin ajan. Tänä aikana vene täyttyi vedellä ja upposi noin klo 22.15 ajelehdittäen sitä ennen noin 740 metriä karilleajopaikasta likimääräisesti lounaaseen. Veneen uppoamishetken arvioinnissa tutkintatoimikunta on tukeutunut kolmeen seikkaan:

- 1) Veneen antamista hätämerkeistä sekä löytyneistä esineistä saataviin todistusaiheisiin
- 2) Upottamiskokeen tuloksiin sekä
- 3) Ajelehtimismatkaan.

Tutkimusten yhteydessä ei ole tullut esille seikkoja, joiden nojalla voitaisiin päätellä, että veneen uppoamisen aiheut-

tanutta vuotoa olisi yritetty tukkia.

Karilleajon johdosta saaduista potkurivaurioista huolimatta Viikinki oli säilyttänyt osittaisen mahdollisuuden liikkua omalla koneella, mutta sen sijaan peräsinvaurio oli saattanut sen ohjailukyvyttömäksi. Selviä osoituksia yrityksistä hätäohjailun järjestämiseksi ei ole tutkimuksissa todettu.

Onnettomuuden uhrin joutuivat veden varaan noin klo 22.14-22.17 väliseen aikaan. Lääkintöhallituksen lausunnon mukaan kokonaan veden varassa oleva henkilö on näissä olosuhteissa voinut säilyä hengissä 1-2 tuntia, mutta todennäköisesti vain 0,5-1,5 tuntia ennen tajunnan menetystä ja hukkumista. Tutkintatoimikunta pitää todennäköisenä, että uhrin kuolivat aikavälillä 23.17-00.17, todennäköisemmin kuitenkin aikavälillä 22.47-23.47. Tämän aikamäärityksen tekee epävarmaksi eri henkilöiden erilainen kyky kestää kylmyysvaikutusta.

3.4.2. Lainsäädäntö

Vesiliikenteen turvallisuutta koskevia säännöksiä sisältyy merilakiin (9.6.1939/167), jonka säännökset lain 9 §:n mukaan koskevat soveltuvin osin myös aluksia, joita ei käytetä kauppamerenkulkuun. Vapaa-ajan ja veneilyn lisääntyessä todettiin myös veneilyn turvallisuuden vaativan säännöksiä, jotka otettiin vuonna 1969 annettuun veneliikennelakiin (151/69) ja -asetukseen (152/69).

Hallituksen esityksessä Eduskunnalle veneliikennelakiin todetaan muun muassa: "Tässä lakiesityksessä sekä sen yhteydessä laaditussa asetusehdotuksessa on pidetty silmällä, että lainsäädäntö ja viranomaiset puuttuisivat vesiliikenteen osalta kansalaisten yksityiselämään vain niin laajalti ja yksityiskohtaisesti kuin yleisen järjestyksen ja turvallisuuden kannalta on välttämätöntä. Samalla on säännöksiä laadittaessa pyritty välttämään liian ylimalkaisten tai vaikeasti täytäntöönpantavien määräysten antamista."

Lain 1 § sisältää kaikkia veneitä koskevan yleisen säännöksen, jonka mukaan jokaisen vesillä liikkuvan on noudatettava olosuhteiden edellyttämää huolellisuutta ja varovaisuutta onnettomuuden välttämiseksi. Saman pykälän 2 momentissa on lausuttu periaate, että silloinkin, kun vesikulkuneuvon päällikön tai kuljettajan iästä tai kelpoisuudesta ei ole erikseen säädetty, sitä saa kuljettaa henkilö, jolta puuttuu tehtävään tarvittava kyky tai taito. Säännös on rajoitettu koskemaan vain niitä tapauksia, joissa toisen henkilön turvallisuus on ilmeisessä vaarassa.

Veneliikennelain nojalla annetun veneliikenneasetuksen 1 §:n 1 momentissa säädetään, että rekisteröitävän moottoriveneen tulee runkonsa rakenteen ja koon, koneistonsa sekä laitteidensa ja varusteidensa puolesta olla turvallinen niillä kulkuvesillä ja olosuhteissa, missä sitä käytetään.

Tutkintatoimikunnan käsityksen mukaan Viikinki ja sen päällikkö täyttivät niitä ensisijaisesti koskevat veneliikennelain ja -asetuksen vaatimukset.

Toisaalta tutkintatoimikunta kiinnittää huomiota siihen, että merilain 8 §:n 1 momentin mukaan aluksen tulee, sitä merenkulkuun käytettäessä, olla niin rakennettu, varustettu ja miehitetty, lastattu tai olla sellaisessa painolastissa ja vaadittavien tarvikkein varustettu, että ihmishenki ja omaisuus voidaan, ottaen huomioon sekä kulkuveden laatu että liikenne, johon alusta käytetään, katsoa turvatuiksi.

Merilain 9 §:n mukaan lain säännökset koskevat alusta, jota ei käytetä kauppamerenkulkuun, vain mikäli ne kulloinkin sellaiseen alukseen soveltuvat. Kun merilain 8 §:n 1 momenttia muutettiin lailla 237/67, siinä siirryttiin käyttämään ilmaisun "kauppa-alus" sijasta pelkästään ilmaisua "alus". Aluksella tarkoitetaan merioikeudessa kulkuvälinettä, jolla harjoitetaan merenkulkua. Ei ole määrätty mitään suuruutta, jotta sellaista kulkuvälinettä voitaisiin pitää aluksena;

kuitenkaan ei soutuvenettä ja muita sellaisia pieniä veneitä lueta aluksiksi ([REDACTED] : Suomen merioikeus, Luentoja, Turku 1940, s. 20). Tutkintatoimikunnan käsityksen mukaan merilain 8 §:n 1 momentissa oleva yleisiä turvallisuusvaatimuksia koskeva säännös koski myös Viikinkiä. Merilain-säännöksillä on myös merkitystä aluksen päällikön asemaa ja vastuuta arvioitaessa.

Sen sijaan merilain 8 §:n 2 kohdan nojalla aluksen rakenteesta, varusteista, miehityksestä ja katsastuksesta sekä muusta sen merikelpoisuuden valvonnasta annetut asetukset - esimerkiksi asetus kauppa-alusten päällystöstä (522/64) ja asetus alusten hengenpelastuslaitteista (29/73) - eivät koske Viikinkiä.

Vuonna 1977 voimaan tullessa uudessa liikennejuopumusta koskevassa lainsäädännössä on promilleraja vesiliikenteessä asetettu niin korkeaksi kuin 1,5 o/oo. Toisaalta korostetaan kuitenkin sitä, että promilleraja ei suinkaan ole ainoa peruste vesiliikennejuopumuksen toteamiseen. Laissa on nimittäin promillerajan rinnalla edelleen säilytetty rangaistuksen perusteena myös se, että asianomaisen suorituskyky, toisin sanoen hänen tarkkaavaisuutensa ja valppautensa, reaktionopeutensa ja liikkeittensä hallitseminen on alkoholin johdosta vähentynyt toisten turvallisuutta vaarantavalla tavalla.

4. PELASTUSTOIMINTA

4.1. Meripelastuksen yleisjärjestelyt

4.1.1. Nykyisten järjestelyjen tausta, yleisperiaatteet, ohjeet ja suunnitelmat

Avunanto hengenvaaraan joutuneelle on yleisinhimillinen velvollisuus. Avun antamatta tai hankkimatta jättäminen silloin, kun tietää toisen olevan todellisessa hengenvaarassa on rikoslain 2 luvun 13 §:ssä säädetty rangaistavaksi teoksi. Merilain 51 § velvoittaa jokaisen aluksen päällikön antamaan merihätään joutuneiden pelastamiseksi kaikkea sitä apua, mikä on tarpeellista ja käy päinsä aiheuttamatta vakavaa vaaraa omalle alukselle ja siinä oleville.

Kansainvälisessä sopimuksessa ihmishengen turvaamisesta merellä on sääntö, jossa kukin sopimusvaltio, myös Suomi, sitoutuu ryhtymään tarpeellisiin toimenpiteisiin rannikon vartioimiseksi ja hädässä olevien pelastamiseksi oman rannikon edustalla. Niinpä merilain 51 §:ssä säädetyn yleisen pelastusvelvollisuuden lisäksi on lainsäädännössä jo pitkään ollut eri viranomaisia ja merenkulkijoita yleensä meripelastustoimintaan velvoittavia säännöksiä. Kenellekään ei kuitenkaan 1960-luvulle mennessä ollut määrätty vastuuta meripelastustoiminnan koordinoimisesta ja niin ollen hälytysten toimittamisesta ja hälytysten jälkeisen toiminnan käynnistämisessä saattoi olla katkoja ja viivästyksiä. Myöskään meripelastukseen tarvittavan kaluston ja muiden voimavarojen kehittämisen- ja hankintatarpeita ei oltu keskitetysti määritetty.

Ns. toisen, 1950-luvulla toimineen meripelastuskomitean 15.3. 1958 jättämässä mietinnössä todettiin maamme meripelastuspalvelun vaativan yhteisen johto- ja koordinointielimen. Kuitenkaan ei katsottu voitavan perustaa sellaista elintä, joka johtaisi varsinaista suoritusportaan yhteistoimintaa merellä, vaan tämä jäisi eri osapuolten tilanteenmukaisten yhteistoimintajärjestelyjen varaan.

Näiden periaatteiden mukaisesti valtioneuvosto asetti 9.3. 1961 meripelastustoiminnan yhtenäistämistä ja kehittämistä varten meripelastusasiain neuvottelukunnan, jonka puheenjohtajaksi määrättiin merenkulkuhallituksen luotsi- ja majakkaosaston päällikkö ja jäseniksi rajavartiolaitoksen eskunnan meriosaston päällikkö ja Suomen Meripelastusseuran edustaja. Myöhemmin siihen määrättiin myös poliisin edustaja. Neuvottelukuntaa ei asetettu johtamaan käytännön meripelastustoimintaa, vaan olemaan yhdyselimenä eri osapuolten välillä ja tekemään meripelastuksen kehittämistä koskevia aloitteita ja esityksiä.

Meripelastukseen osallistuvat laitokset ja järjestöt tekivät vuonna 1962 yhteistoimintasopimuksen hälytyksistä, ilmoituksista ja muusta yhteydenpidosta merihätätapauksissa. Siihen perustuen laadittiin "Hälytysohje merihädässä oleville tai merihätätapauksen havainneelle".

Huolimatta meripelastuspalvelun eri osapuolten yleensä hyvästä yhteistoiminnasta edelleen ilmeni tapauksia, joissa meripelastuspalvelun kokonaistoiminta ei parhaalla mahdollisella tavalla vastannut onnettomuustilanteen vaatimuksia. Tällaisten tapausten välttämiseksi katsottiin toiminnan koordinointi myös etsintä- ja pelastustoiminnan suoritus- tasolla tarpeelliseksi. Samoihin aikoihin (toukokuussa 1970) julkaisi IMCO (valtioiden välinen neuvoa-antava merenkulkujärjestö) kauppa-aluksia varten tarkoitetut pelastustoimintaohjeet, jossa pelastustoimia merellä edellytetään ohjattavan maissa olevasta viranomaisten hoitamasta etsintä- ja pelastuskeskuksesta.

IMCO:n ohjeissa edellytettiin, että maissa oleva meripelastuskeskus ohjaa pelastustoimintaan osallistuvien viranomaisten ja järjestöjen samoin kuin kauppa-alusten toimintaa. Samalla sen asiana olisi toimia yhdyselimenä pelastuspalvelun muihin haaroihin, erityisesti lentopelastuspalveluun. Tarvittaessa se voisi määrätä onnettomuuspaikalle pelastustoimien johtajan.

Meripelastuskeskusten toiminta onkin useimmissa merenkulku-
maissa ainakin Euroopassa järjestetty juuri kyseisen ohjeen
periaatteiden mukaisesti. Tehtävien hoito on eri maissa an-
nettu erilaisille viranomaisille kunkin maan hallinnon orga-
nisaatiosta riippuen. Niinpä keskuksset ovat Ruotsissa lennä-
tinlaitoksen rannikkoradioasemien yhteydessä, Tanskassa
meripuolustuksen operatiivisen johdon hoidossa ja Norjassa
poliisin johdossa yhdessä muiden pelastuspalveluhaarojen
kanssa. Meripelastuskeskus ja meripelastuspalvelun yleinen
johto saattavat olla eri viranomaistenkin hoidossa.

Meripelastuskeskuksiin on aina yhdistetty kaikkien meripe-
lastukseen osallistuvien viranomaisten toimivalta, jolloin
keskuksen fyysisestä toiminnasta yleensä huolehtii yksi
viranomainen. Toimivallan yhdistäminen on yleensä suori-
tettu johtoryhmäjärjestelyllä, jossa kukin viranomainen
käyttää johtovaltaa omiin yksikköihinsä nähden.

Meidän maassamme uusia pelastuspalvelun järjestelyehdotuksia
tehtiin vuonna 1972 mietintönsä jättäneen turvallisuustoimen
kehittämiskomitean II osamietinnössä (komiteamietintö
1972 B:28). Komitean tekemien ehdotusten perusteella valtio-
neuvosto teki 15.3.1973 päätöksen järjestelyistä pelastus-
palvelun kehittämiseksi. Siinä sisäasiainministeriö määrät-
tiin huolehtimaan pelastuspalvelun yleissuunnittelusta,
-johdosta ja -valvonnasta sekä koordinoinnista. Näistä teh-
tävistä ministeriössä huolehtii pelastusosasto. Ministeriön
avuksi on asetettu pelastuspalvelun valtakunnallinen neuvot-
telukunta, jossa tärkeimmät pelastuspalvelussa tehtäviä
omaavat viranomaiset sekä vapaaehtoinen pelastuspalvelu
ovat edustettuina.

Valtioneuvoston päätöksessä määrättiin laadittavaksi pelas-
tuspalvelun järjestämistä koskevia suunnitelmia, mm. valta-
kunnallinen suunnitelma sekä valtakunnan osa-alueita koske-
vat suunnitelmat pelastuspalvelusta merialueilla. Suunnitel-
mien laatijaksi nimettiin sisäasiainministeriö siten, että
merenkulkuhallitus on laadinnassa osallisena.

Käytännössä meripelastussuunnitelmien laatiminen järjestettiin siten, että pelastuspalvelun valtakunnallisen neuvottelukunnan yhteyteen asetettiin erityinen meripelastusjaosto. Siinä ovat edustettuina kaikki tärkeimmät meripelastukseen osallistuvat viranomaiset ja yhteisöt (rajavartiolaitos, merenkulkuhallitus, sisäasiainministeriön poliisiosasto, merivoimien esikunta sekä Suomen Meripelastusseura). Jaoston puheenjohtajana on merenkulkuhallituksen edustaja, sihteeri on rajavartiolaitoksesta. Asiantuntijoina on suunnitelmia laadittaessa kuultu myös posti- ja lennätinlaitoksen ja tullin edustajia.

Valtioneuvoston päätöksen mukaan pelastuspalvelua järjestettäessä on yleisperiaatteena se, että eri viranomaisten ja laitosten tehtävät ja vastuu pelastuspalvelussa määräytyvät sen mukaan, mitä niiden tehtävistä on säädetty tai säädetään. Niinpä valtioneuvoston päätös, vaikka se nimesikin koordinoivan viranomaisen ja edellytti tiettyjen suunnitelmien laatimista, ei kuitenkaan antanut millekään viranomaiselle muihin viranomaisiin nähden sellaista johtovaltaa, mitä ei olisi laissa säädetty. Meripelastussuunnitelmia ryhdyttiinkin valmistelemaan tältä pohjalta viranomaisten yhteistoiminnan varaan. Pyrkimyksenä oli rakentaa yhteistoimintajärjestelmä, joka perustuisi mahdollisimman suurella määrällä olemassa oleville organisaatioille, jotta merellisiä tehtäviä omaavien viranomaisten ja järjestöjen koko suorituskyky olisi käytettävissä meripelastukseen ja jotta vältettäisiin mahdollisten täysin uusien organisaatioiden perustamisesta aiheutuvat kohtuuttomat kustannukset. IMCO:n ohjeiden ja muiden maiden esimerkkien mukaan toiminnan johto ja koordinointi haluttiin antaa maissa oleville meripelastuskeskuksille.

Vuonna 1974 valmistui näiden periaatteiden mukaisesti laadittu meripelastussuunnitelma, joka otettiin ensin väliaikaisesti ohjeellisena käyttöön. Siinä luotu organisaatio rakentui keskeisesti rajavartiolaitoksen varaan, koska sillä katsottiin olevan eri viranomaisista suorituskykyisin toiminta- ja

johto-organisaatio ja paras toimintavalmius. Sen asiaksi tuli suorittaa ja koordinoita käytännön meripelastustoimintaa suunnitelmassa tarkoitettun yhteistoimintaorganisaation puitteissa.

Valtakunnallisen suunnitelman pohjalta laadittiin alueelliset meripelastuspalvelun järjestämistä koskevat suunnitelmat paikallisesti eri viranomaisia ja järjestöjä edustaneitten johtoryhmien toimesta.

Käytännössä saatujen kokemusten perusteella väliaikaista suunnitelmaa tarkistettiin pysyväiseksi vahvistamista varten ja 31.12.1977 sisäasiainministeriö hyväksyi suunnitelman pelastuspalvelutehtävien hoidon järjestämisestä merialueella (Meripelastusohje 1978). Suunnitelma rakentuu samoille yleisperiaatteille kuin väliaikainen suunnitelma. Tärkeimpänä erona on se, että rajavartiolaitoksen tehtävä meripelastustoiminnan yleisjohdosta ja -koordinoinnista vastaavana viranomaisena on nyt vahvistettu myös säädösteitse, kun sen tehtäväksi määrättiin 9.1.1976 annetussa asetuksessa mm. "... johtaa ja koordinoita meripelastuspalveluun osallistuvien yhteistoimintaa" (A. rajavartiolaitoksesta 2/1976, 2 §).

4.1.2. Eri viranomaisten ja yhteistöjen tehtävät ja vastuu meripelastuspalvelussa

Valtioneuvoston päätös järjestelyistä pelastuspalvelun kehittämiseksi 15.3.1973 sisältää sen periaatteen, että tehtävät ja vastuu pelastuspalvelussa määräytyvät sen mukaan, mitä asianomaisten viranomaisten tehtävistä on muutoin säädetty tai säädetään. Valtioneuvoston päätöksessä edellytettiin myös, että lainsäädäntöä ja hallintoa asianomaisilla aloilla kehitettäessä on huomiota kiinnitettävä pelastuspalvelun tehokasta hoitamista koskeviin näkökohtiin.

Näin ollen merialueen pelastuspalveluun osallistuvien viranomaisten vastuunjako määräytyy niitä koskevan lainsäädännön perusteella. Eri laeissa ja asetuksissa on lisäksi virkaavun antamiseen velvoittavia säännöksiä, joiden perusteella

viranomaiset voivat joutua osallistumaan pelastuspalvelutoimintoihin.

Kuten edellä on jo mainittu, sisäasiainministeriön 31.12.1977 hyväksymässä suunnitelmassa pelastuspalvelutehtävien hoidon järjestämisestä merialueella on asianomaisen lainsäädännön ja edellä mainitun valtioneuvoston päätöksen perusteella luotu meripelastuksen yhteistoimintajärjestelmä ja määritetty eri viranomaisten ja vapaaehtoisten yhteistöjen tehtävät ja vastuunjako.

Suunnitelman mukaan meripelastuspalveluun osallistuvat viranomaiset ja vapaaehtoiset järjestöt ylläpitävät paikallisten olosuhteitten vaatimaa toimintavalmiutta ensisijassa seuraavia tehtäviä silmällä pitäen:

rajavartiolaitos: pelastuspalvelun yleiset järjestelyt merialueella, kuten hälyttäminen, toimintahenkilöstön sekä tarpeellisen kaluston varaaminen ja keskittäminen onnettomuuspaikalle sekä toiminnan koordinoiminen itse onnettomuuspaikalla,

ilmailuviranomaiset: ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelun järjestäminen sekä sen yhteistoiminta muiden pelastuspalveluun osallistuvien kanssa; erityisesti siviili-ilmailuhallinnon etsintä- ja pelastuspalveluorganisaation järjestely ilmailun onnettomuustapauksissa merialueella,

poliisi-, tulli-, merenkulku-, palo- ja sotilasviranomaiset: osallistuminen pelastuspalvelutoimintaan merialueella,

posti- ja lennätinlaitos: merialueen pelastuspalvelun avustaminen täydentämällä pelastuspalveluun osallistuvien viestiyhteysmahdollisuuksia soveltuvin osin pelastuspalvelujärjestelyjen edellyttämän viestiyhteystarpeen tyydyttämiseksi,

muut viranomaiset: lääkintä- ja sairaalaviranomaiset, tie- ja vesirakennuslaitos ym. varautuminen läänin pelastuspalvelusuunnitelmissa ja niiden mukaisesti laadittavissa pelastuspalvelun yhteistoiminta-alueiden suunnitelmissa paikalliste

olosuhteitten mukaan asianomaisille viranomaisille mahdollisesti asetettaviin pelastuspalvelutehtäviin.

vapaaehtoinen pelastuspalvelu: pelastuspalveluun osallistuvien järjestöjen toimintasektorit määräytyvät asianomaisten järjestöjen varsinaisen oman toiminnan luonteen mukaisesti.

Erityisesti paikallisten järjestöjen tehtävät määritellään lähemmin pelastuspalvelun yhteistoiminta-alueiden suunnitelmassa ottaen huomioon paikalliset olosuhteet ja läänin pelastuspalvelusuunnitelmassa osoitetut suuntaviivat.

Pelastuspalvelua säätelevää lainsäädäntöä ei ole laadittu yhtenäisen pelastuspalvelusuunnitelman perusteella, vaan eri asteiset säädökset, joilla pelastustoimintaa säädellään, ovat syntyneet erikseen säädettäessä kunkin viranomaisen toiminnasta. Tästä johtuen säännökset ovat jossakin määrin epäyhtenäisiä ja niukkoja, osin puutteellisiakin. Valtioneuvoston pelastuspalvelupäätöksen jälkeen on lainsäädäntöä uudistettaessa voitu ottaa pelastuspalvelun järjestämistä koskevat näkökohdat aikaisempaa paremmin huomioon.

Seuraavassa esitetään tärkeimmät lait ja asetukset, joilla säädetään meripelastuspalveluun osallistuvien viranomaisten tehtävistä ja vastuusta pelastuspalvelussa:

Rajavartiolaitos:

- Laki rajavartiolaitoksesta (5/75), 1 §, jonka mukaan rajavartiolaitoksen tehtävänä on mm. yleisen järjestyksen ja turvallisuuden voimassa pitäminen raja- ja merialueella sekä erityisesti 15 a §, jonka mukaan merivartioston komentajalla on sama oikeus kuin sammutus- ja pelastustoimintaa johtavalla viranomaisella palo- ja pelastustoimesta annetun lain 29-32 §:n nojalla mm. määrätä henkilöitä osallistumaan meripelastustoimintaan sekä luovuttamaan pelastustoiminnassa tarpeellista kalustoa ja laitteita.
- Asetus rajavartiolaitoksesta (2/76), erityisesti 2 §, jonka mukaan rajavartiolaitoksen tehtävänä on etsiä ja

auttaa kadoksissa olevia sekä merihätään joutuneita ja johtaa meripelastuspalveluun osallistuvien yhteistoimintaa sekä suorittaa kiireellisiä sairaankuljetuksia vaikeakulkuisilla seuduilla ja kelirikko-oloissa. Asetuksen 47 §:n mukaan rajavartiomiehellä on vapaa-aikanaankin velvollisuus oma-aloitteisesti ryhtyä välttämättömiin toimenpiteisiin ja tarvittaessa ilmoittautua palvelukseen havaitessaan tai saadessaan tietoonsa mm. hätätilanteen.

Poliisi:

- Poliisilaki (84/66), erityisesti 1 §, joka asettaa poliisin tehtäväksi laillisen valtio- ja yhteiskuntajärjestyksen suojaamisen sekä yleisen järjestyksen ja turvallisuuden voimassapitämisen, mihin pelastuspalvelutoiminnanakin katsotaan kuuluvan. Poliisilain 23, 24, 25, 26 ja 30 §:ssä säädetään poliisin valtuuksista määrätä henkilöitä ja kalustoa avustamaan pelastuspalvelutoiminnassa sekä siihen liittyvistä palkkioista, korvauksista ja pakkokeinoista.
- Poliisiasetus (119/69) täsmentää poliisilaissa määritellyä toimintaa.
- Asetus sisältäen eräitä maihinajautumista ja laivalöytöjä koskevia määräyksiä (173/39) asettaa poliisille velvoitteen ryhtyä toimenpiteisiin milloin alus maihinajautumisen johdosta tai jouduttuaan maan läheisyydessä merihätään on avun tarpeessa.

Merenkulkuviranomaiset:

Merenkulkuhallinnosta annetun asetuksen (299/25) 1 §:n mukaan merenkulkuhallituksen tehtävänä on mm. seurata merenkulun kehitystä ja toimivaltansa rajoissa ryhtyä merenkulkua turvaaviin ja järjestäviin toimenpiteisiin. Määräyksiä tästä pelastustoiminnan kannalta ennaltaehkäisevästä toiminnasta on mm. asetuksen 4 ja 5 §:ssä. (Lisäksi on huomattava, että merenkulkuhallinnosta annettua asetusta on muutettu 16.3.1979 annetulla asetuksella (314/79) mm. 5 §:n osalta siten, että luotsi- ja majakkaosaston tehtävänä on käsitellä mm. meripelastusta koskevat asiat; osaston alaisuudessa toimii erityinen luotsi- ja meripelastustoimisto.)

- Luotsausasetus (393/57) asettaa luotsin, havaittuaan aluksen joutuneen vaaraan, velvolliseksi lähtemään alukseen viivyttelämättä ja toimimaan kykynsä mukaisesti sen avustamiseksi (27 ja 41 §).
- Laki aluksista aiheutuvien öljyvahinkojen torjumisesta sekä siihen liittyvä asetus (668 ja 710/72). Lain 15 §:n mukaan merenkulkuhallitus voi aluksen upotessa, joutuessa karille, saadessa vuodon tai konevian tai muutoin joutuessaan tilaan, mihin liittyy öljyvahingon vaara, määrätä öljyvahingon ehkäisemiseksi tai rajoittamiseksi aluksen ja sen lastin osalta aiheellisiksi katsomiaan pelastus- tai muita toimenpiteitä. Lain 9 § säättää muiden viranomaisten velvollisuudesta antaa merenkulkuhallitukselle sen tarvitsemaa virka-apua tässä laissa tarkoitetuissa asioissa.

Paloviranomaiset:

- Laki ja asetus palo- ja pelastustoimesta (559 ja 1089/75) säättävät paloviranomaisille vastuun sammutus- ja pelastustoiminnasta tulipaloissa ja muissa onnettomuustilanteissa, joissa tarpeellisista pelastustoimenpiteistä voidaan tarkoituksenmukaisesti huolehtia palotoimen viranomaisten toimesta sekä mm. näiden tehtävien hoitamisessa tarpeellisista valtaoikeuksista, oikeudesta saada virka-apua valtion viranomaisilta ja laitoksilta sekä palkkioista, korvauksista ja viesti- ja hälytysjärjestelmästä.

Ilmailuviranomaiset:

- Ilmailulaki ja ilmailuasetus (595/64 ja 525/68) asettavat vastuun lento-onnettomuuksien edellyttämästä pelastuspalvelutoiminnasta ilmailuviranomaisille.

Lääkintäviranomaiset:

- Kansanterveyslaki ja -asetus (66 ja 205/72) asettavat vastuun yksilöön kohdistuvasta terveyden- ja sairaanhoidosta sekä niihin liittyvistä toiminnoista lääkintä-

viranomaisille. Lain 14 §:n mukaan kunnan tulee järjestää ensiavun antaminen kunnan alueella sekä huolehtia sairaankuljetuksen järjestämisestä (ei kuitenkaan siltä osin kuin tarvitaan erikoiskuljetuskalustoa).

- Kunnallisista yleissairaaloista annetun lain (561/65) mukaan (37 §) yleissairaala on velvollinen erikseen määritellyissä tilanteissa antamaan ensiapua onnettomuuspaikalla lähettämällä sinne lääkärin johtaman ensiapuryhmän.

Puolustusvoimat:

- Laki puolustusvoimista (402/74) asettaa puolustusvoimien velvollisuudeksi antaa tarvittaessa virka-apua yleisen järjestyksen ja turvallisuu den voimassa pitämiseen niin kuin siltä on erikseen säädetty.

Muita meripelastustoimintaan osallistuvia viranomaisia koskevassa erityislainsäädännössä ei ole suoranaisia pelastustehtäviin osallistumista koskevia säännöksiä. Merellisiä tehtäviä suorittavina ne tarvittaessa osoittavat virka-avun luontoisesti henkilöstöään ja kalustoaan pelastustehtäviin tai normaaleja tehtäviään suorittaessaan huolehtivat jostakin pelastustoimintaa tukevasta erityistoiminnosta.

4.1.3. Meripelastuspalvelun johtamisjärjestelmä sekä aluejako

Etsintä- ja pelastustoimia vaativista tapauksista on valtaosa sellaisia, jotka kyetään hoitamaan paikallisin tai alueellisin voimin. Valtakunnalliselta tasolta on erittäin harvoin tarvetta puuttua johtamiseen ja tällöinkin on yleensä kysymyksessä tilanteen seuraaminen ja toimenpiteiden tarkoituksen mukaisuuden tarkkailu. Joskus on tarvetta antaa käskyjä ja ohjeita toimenpiteiden tehostamisesta ja avun ohjaamisesta kauempaakin onnettomuus- tai etsintäalueelle. Erityisasiantuntijoita saattaa silloin tällöin olla tarpeen lähettää paikalle, esimerkiksi suuremman öljyvahingon uhatessa.

Näiden käytännön kokemusten sekä meri- ja rannikkoalueemme luonteeseen, liikenteen jakautuman ja viestiyhteysmahdollisuuksien perusteella päädyttiin meripelastuspalvelua koskevassa suunnittelussa siihen, että valtakunnan merialue jaettiin meripelastustilanteita varten meripelastusalueisiin ja ne edelleen meripelastuslohkoihin, joiden puitteissa etsintä- ja onnettomuustilanteiden vaatimat toiminnot hoidettaisiin. Meripelastusalueiden rajat noudattavat merivartiostojen rajoja ja meripelastuslohkojen rajat määräytyvät merivartiostojen merivartioalueiden mukaan.

IMCO:n esittämien periaatteiden mukaan meripelastusalueilla ja -lohkoilla on meripelastuspalvelun yhteistoiminnan johtamista ja koordinoimista varten maalla toimivat johtokeskukset.

Meripelastuskeskuksen toimintaa johtaa merivartioston komentaja ja lohkokeskuksen toimintaa merivartioalueen päällikkö. Molempien tasojen johtajien apuna on johtoryhmä, joka muodostuu eri viranomaisten ja vapaaehtoisten järjestöjen edustajista. Normaalitilanteissa ei johtoryhmän kokoontuminen ole tarpeen, vaan merivartiostojen esikuntien yhteydessä toimivat meripelastuskeskukset ja merivartioaluekeskuksissa olevat lohkokeskukset huolehtivat päällikkönsä johdolla toiminnan johtamisesta ottamalla tarpeen tullen yhteyttä johtoryhmiensä jäseniin toimintalinjoista sopimista varten.

Valtakunnallista johtoa varten on olemassa meripelastuksen valtakunnallinen johtoryhmä, joka toimii rajavartiolaitoksen esikunnan yhteydessä. Johtamistoiminnassa edellä mainitut johtoportaavat ovat yhteydessä keskenään.

Pelastuspalvelun suorittamista koskevat käskyt ja ohjeet antaa meripelastus- tai lohkokeskus asianomaisen viranomaisen edustajan valtuuksin. Käskyt ja ohjeet meripelastuselimille annetaan asianomaisten viranomaisten johtoelimien kautta ellei niitä kiireellisyyden tai sovitun hälytysjärjestelmän vuoksi anneta suoraan pelastusyksiköille, mikä

onkin toimintatilanteiden aikana tavanomaisin menettely riittävän koordinaation varmistamiseksi. Meripelastuskeskuksen päälliköllä (merivartioston komentaja) on luonnollisesti rajavartiolaitoksesta annetun lain 15 a §:n suomat valtaoikeudet määrätä henkilöstöä ja kalustoa pelastustehtäviin. Eri hallinnonalojen alaisten sekä muiden pelastustyöhön osallistuvien pelastusyksiköiden toiminnan johtamiseksi itse onnettomuuspaikalla määrätään tätä varten tarvittaessa onnettomuuspaikan johtaja, jonka tehtävänä on pelastustyöhön osallistuvien yksiköiden tarkoituksenmukainen käyttö. Meripelastuskeskus tai tämän alainen lohkokeskus määrää pelastustoimen johtajaksi jonkun jo alueella olevan tai paikalle nopeasti saapuvan pelastusyksikön päällikön tai vastaavan. Käytännössä tämä johtaja on yleensä rajavartiolaitoksen jonkin paikalla olevan aluksen päällikkö.

Meripelastuskeskuksen ja -lohkokeskuksen tehtävät on lueteltu Meripelastusohje 1978:ssa seuraavasti:

Meripelastuskeskuksen tehtäviin kuuluu:

- hätä- ja vaarailmoitusten vastaanottaminen.
- asianomaisten meripelastuselimien ja lohkokeskusten sekä tarvittaessa lentopelastuspalvelun, naapurimeripelastuskeskuksen, rannikkoradioaseman ja läänin johtoryhmän hälyttäminen,
- pelastusyksiköiden ja muiden avunantoon tulevien alusten ohjaaminen onnettomuuspaikalle,
- etsintä- ja pelastustoiminnan johtaminen siltä osin kuin se maista käsin on mahdollista,
- pelastustoimen johtajan määrääminen onnettomuuspaikalla,
- yhteistoiminnan järjestely lento- ja muun pelastuspalvelun kanssa tarvittaessa,
- onnettomuustilannetta ja pelastustoimintaa koskevien tietojen ilmoittaminen meripelastuksen valtakunnalliselle johtoryhmälle,
- onnettomuustilanteita ja pelastustoimintaa koskevien tietojen kerääminen ja taltiointi meripelastusalueen puitteissa sekä
- etsintä- ja pelastustoiminnan lopettaminen sekä hälytyksen peruuttaminen.

Meripelastuslohkokeskuksen tehtäviin kuuluu:

- hätä- ja vaarailmoitusten vastaanottaminen,
- asianomaisten meripelastuselimien ja meripelastuskeskuksen sekä tarvittaessa rannikkoradioaseman, ilmailun lohko- tai pelastuskeskuksen ja asianomaisen pelastuspalvelun yhteistoiminta-alueen johtoryhmän hälyttäminen,
- yhteydenotto eri viranomaisten ja vapaaehtoisten edustajien pelastuspalvelun yhteistoimintatilanteissa johtoryhmän toiminnan käynnistämiseksi,
- yhteistoiminnan järjestely onnettomuus- tai vaaratilanteissa sekä alueellisen etsintä- ja pelastustoiminnan johtaminen ja koordinoiminen,
- onnettomuustilannetta sekä etsintä- ja pelastustoiminnan suorittamista koskevien tietojen ilmoittaminen meripelastuskeskukseen ja tarvittaessa ilmailun lohkokeskuksen sekä
- etsintä- ja pelastustoiminnan lopettaminen ja hälytyksen peruuttaminen niissä tapauksissa, joissa lohkokeskus on johtanut toimintaa, sekä tästä ilmoittaminen meripelastuskeskukseen.

4.1.4. Hälytys- ja viestijärjestelmät

Hätäilmoituksella tarkoitetaan merihätätilanteeseen joutuneen tai sellaisen havainneen viranomaiselle tekemää ilmoitusta, josta yleensä selviää vain tiedot onnettomuus- vaara- tai epävarmuustilanteesta. Hätäilmoituksen vastaanottaminen on pelastuspalvelutehtäviä suorittamaan määrätyille viranomaisille velvoittava hälytys ryhtyä etsintä- ja pelastustehtäviin.

Hälytyksen antaa hätäilmoituksen saanut viranomainen, yleensä meripelastuskeskus tai lohkokeskus, ja se sisältää hätätilannetta koskevien tietojen lisäksi yleensä tiedot tarvittavan avun laadusta ja määrästä. Sen perusteella pelastuspalvelua virka-apuna suorittavien viranomaisten ja vapaaehtoisten asiana on ryhtyä toimenpiteisiin pelastuspalveluun osallistumiseksi.

Hälytysjestelmä perustuu sisäasiainministeriön julkaisemaan ja eri viranomaisille, yhteisöille ja jossakin määrin myös suurelle yleisölle jakamaan meripelastuksen hälytysohjeeseen (liite 26). Sen mukaan merialueella tapahtuvista onnettomuus- ja vaaratilanteista ilmoitetaan meripelastusalueen meripelastuskeskukselle. Hätäilmoituksia vastaanottavat ja välittävät pelastuspalvelun hälytyskeskukset: rannikkoradioasemat, rannikolla toimivat johto- ja hälytyskeskukset, ilmailun pelastus- ja lohkokeskukset, pelastuspalveluun osallistuvan viranomaiset sekä meripelastusseuran toimipisteet.

Hätäilmoituksen (Meripelastusohjeessa 1978 ilmeisen virheellisesti: hälytyksen) vastaanotettuaan edellä mainitut elimet välittävät tiedot onnettomuus- ja vaaratilanteesta lähimmälle meripelastuselimelle ja meripelastuskeskukselle tai lohkokeskukseen. Kauppamerenkulkua koskevat, radiolla annettavat hätäilmoituksen osoitetaan rannikkoradioasemalle, joka välittää hätäilmoituksen edelleen asianomaiselle meripelastuskeskukselle.

Meripelastusohje 1978:n mukaan meripelastuskeskus saatuaan hätäilmoituksen eli tiedon onnettomuus- tai vaaratilanteesta hälyttää meripelastuselimet ja lohkokeskuksen sekä tarvittaessa lentopelastuskeskuksen, naapurimeripelastuskeskuksen, rannikkoradioaseman, läänin hälytyskeskuksen ja läänin johtoryhmän.

Vastaavassa tilanteessa lohkokeskuksen asiana on hälyttää meripelastuselimet ja meripelastuskeskus ja aluehälytyskeskus sekä rannikkoradioasema ja pelastuspalvelun yhteistoiminta-alueen johtoryhmä.

Meripelastuselin taas hätäilmoituksen saatuaan hälyttää meripelastus- tai lohkokeskuksen sekä tarvittaessa lähimmät lähtövalmiudessa olevat muut meripelastuselimet.

Meripelastuselimet on suunnitelmassa jaettu lähtövalmiutensa perusteella kahteen ryhmään, I ja II. Ryhmään I kuuluvat meripelastuselimet ryhtyvät aina onnettomuus- tai vaara-

07

ilmoituksen saatuaan etsintä- ja pelastustehtäviin. Suunnitelman mukaan ne hälytetään aina onnettomuustapauksen sattuessa.

Ryhmään II kuuluvat meripelastuselimet, jotka eivät ole välittömässä hälytysvalmiudessa, varautuvat etsintä- ja pelastustehtäviin saatuaan onnettomuus- tai vaarailmoituksen. Ne osallistuvat pelastuspalveluun erikseen hälytettäessä. Pelastuspalvelutehtäviin varautuminen edellyttää valmiuden kohottamista välittömäksi lähtövalmiudeksi.

Meripelastuspalvelun johtamis- ja yhteistoimintayhteydet rakentuvat maissa olevien hälytys- ja pelastuskeskusten välille pääasiassa puhelinyhteyksinä sekä merellä toimiviin suorituselimiin ensisijaisesti VHF-yhteyksinä 160 MHz:n taajuusalueella käyttäen yhteistoimintakutsu- ja hälytyskanavana kanavaa 16 sekä toissijaisesti HF-yhteyksinä puhtaajuudella 2182 kHz ja sähkötystaajuudella 500 kHz.

Pelastuspalveluun osallistuvat käyttävät oman organisaationsa puitteissa toimiessaan omaa viestijärjestelmäänsä. Meripelastuskeskuksiin varataan Meripelastusohje 1978:n mukaan yhteistoimintayhteydet eri viranomaisten käytössä oleviin viestijärjestelmiin sekä vapaaehtoisten käyttämään LA-radio-puhelinverkkoon, jonka meriturvallisuusliikennekanavana toimii kanava 11A taajuusalueella 27 MHz.

4.1.5. Meripelastuksen voimavarat

4.1.5.1. Rajavartiolaitos

Merivartioston laiva- ja venekalusto on monipuolista ja etsintä- sekä pelastustehtäviin soveltuvaa. Isohkoja ja melko nopeita vartiolaivoja on 13 ja jokaisella merivartioasemalla (33) on käytössä yksi merikelpoinen teräsrunkoinen jäissäkulkukykyinen tutkalla varustettu rannikkovartiovene ja 1-2 lasikuitu- tai puurunkoista partio- tai nopeavenettä.

Kaikki merivartioasemat kuuluvat meripelastuksen I-hälytysryhmään.

Merivartio- ja pelastustoiminnan jatkuvuuden takaamiseksi on merivartioasemille määrätty ympärivuorokautinen päivystys. Aseman päivystäjän lisäksi työvuorolla olevien työajan käyttö keskimäärin 11 h/työvuorokausi ja 120 h/kolmiviikkoisjakso on suunniteltu siten, että huoltotyöt suoritetaan päivällä ja partiomatkat meri- ja saaristoalueella vuorokauden eri aikoina.

Varsinaisten työaikojen välillä työvuorolla oleva henkilökunta on määrätty virkaehtospimuksen mukaiseen asunnossa tapahtuvaan asuntopäivystykseen, jolloin on oltava puhelimella tavoitettavissa ja saavuttava hälytettäessä viivyttelämättä työpaikalle, kuitenkin viimeistään yhden tunnin kuluessa. Useimmissa tapauksissa valmiuspäivystyksen ajaksi ei kuitenkaan poistuta asunnolle, vaan tämä aika vietetään joko asemalla tai sen läheisyydessä. Useimmiten merivartioasemilta saadaan yksi vene liikkeelle noin 10-15 minuutin kuluttua hälytyksestä.

Vartiolaivoista noin puolet on merellä vartiovuorollaan, jolloin ne ovat kulussa ollessaan välittömässä valmiudessa ja muulloin tunnin lähtövalmiudessa.

Merivartiostoilla on kaksi kevyttä helikopteria, jotka soveltuvat etsintätehtäviin, sairaankuljetuksiin ja hyvissä olosuhteissa pelastustehtäviin. Toinen helikopteri on sijoitettu Turkuun ja toinen Helsinkiin. Näitä helikoptereita voidaan tehokkaasti käyttää pelastuspalvelutehtäviin vain valoisana aikana sekä aamu- ja iltähämärässä.

Turussa on merikäyttöön tarkoitettu lentokone, joka kykenee pimeällä tutkan avulla avomerietsintöihin. Vaasaan on sijoitettu kellukkeilla varustettu lentokone, jota voidaan valoisana aikana käyttää etsintätehtäviin.

Lentävän henkilökunnan vähäisyydestä johtuen kaikki ilma-alukset eivät päivystä jatkuvasti, vaan varsinaisten työaikojen ulkopuolella ja viikonloppuisin rajavartiolaitoksen ilma-aluksista yksi päivystää ennakolta laaditun vuorolistan mukaisesti.

Merivartiostojen keskusradioasemat päivystävät jatkuvasti ja niillä on puhelin ja radioyhteys merivartioasemiin sekä radioyhteys aluksiin ja lennolla olevaan ilma-alukseen.

4.1.5.2. Merenkulkuhallitus

Merenkulkuhallituksen aluskalusto on monipuolista ja oman tehtävänsä ohella meripelastustehtäviin soveltuva.

Meripelastuksen kannalta merenkulkuhallituksen alaisista aluksista tärkeimpiä ovat luotsiasemien veneet, jotka kuuluvat meripelastuksen ensimmäiseen hälytysryhmään.

Luotsiasemilla on merikelpoinen teräsrunkoinen jäissäkulkykyinen tutkalla varustettu luotsikutteri ja useilla asemilla lisäksi avovesikäyttöön tarkoitettu nopea luotsivene. Veneet ovat välittömässä hälytysvalmiudessa. Luotsiveneitä voidaan käyttää kiireellisiin pelastustoimiin aseman lähivesillä, mutta niiden varsinainen luotsipalveluun liittyvä toiminta estää usein etsintöihin osallistumisen.

Merenkulkuhallituksen käytössä olevien jäänmurtajien (10) tehtävänä on avustaa kauppa-aluksia jääolosuhteissa. Talvikauden toiminnassa olevat jäänmurtajat soveltuvat erittäin hyvin meripelastustoimintaan. Kesäaikana on vain yksi jäänmurtaja ns. neljäntunnin hälytysvalmiudessa.

Luotsipiirien (6) tarkastusalukset, jotka huolehtivat rannikon väylien kunnosta soveltuvat meripelastustyöhön silloin, kun sattuvat olemaan tehtävissään onnettomuuspaikan lähettyvillä.

Saariston yhteysalukset eivät tehtävänsä vuoksi erityisen hyvin sovellu meripelastukseen. Paikalle sattuessaan voivat osallistua siihen.

Merenmittausalukset ovat kesäaikana merenmittaustöissä rannikon eri osissa. Aluksia voitaisiin käyttää meripelastuksessa emä- tai asuntolaivoina ja muutamia vähemmän kiireellisiin kuljetustehtäviin.

Merentutkimusalus Aranda, joka on merentutkimuslaitoksen käytössä, soveltuu meripelastukseen suuren majoituskykynsä takia, mikäli alus on onnettomuuspaikan lähistöllä.

Helsinkiin sijoitettu isohko moottorivene on meripelastukseen käytettävissä. Veneellä ei ole meripelastustehtävän vuoksi määrättyä toimintavalmiutta.

4.1.5.3. Poliisi ja tulli

Poliisin ja tullin veneet eivät ole jatkuvassa lähtövalmiudessa, mistä syystä ne on sijoitettu meripelastuksen II-hälytysryhmään. Pienikokoiset saaristokäyttöön tarkoitetut veneet ovat liikkeellä vain avovesikautena.

4.1.5.4. Palolaitokset

Kaikilla rannikkokaupunkien palolaitoksilla on jonkinlainen palonsammutukseen, öljyntorjuntaan ja pelastustehtäviin kykenevä vene. Suurin osa veneistä on pieniä ja tarkoitettu toimimaan satama-alueella tai sataman lähivesillä.

Suuremmat ja paremmin meripelastukseen kykenevät I-hälytysryhmään määrätyt veneet on sijoitettu Helsinkiin, Vaasaan ja Ouluun. Muut palolaitosten veneet on määrätty meripelastuksen II-hälytysryhmään tai pienuutensa vuoksi jätetty kokonaan pois hälytysryhmistä.

Palolaitosten veneet osallistuvat hälytysvalmiutensa ja toiminta-alueensa puitteissa pelastustoimiin, mutta harvemmin etsintään.

4.1.5.5. Puolustusvoimat

Maamme etelä- ja lounaisrannikolla sijaitsevat rannikkolinnakkeet on sijoitettu meripelastuksen II-hälytysryhmään. Linnakkeiden tähystys- ja tutka-asetat palvelevat meripelastuspalvelua tekemällä havaintoja merihätään joutuneista ja ilmoittamalla havaitsemistaan hätätapauksista tai sellaiseksi epäilemistään lähimmälle merivartioasemalle tai aluekeskuksen

välityksellä merivartioaluepäällikön komentopaikkaan.

Linnakkeilla on käytössä teräsrunkoinen huoltokuljetuksiin tarkoitettu hidas vene, joista useimmissa ei ole tutkaa ja niille on määrätty 5 beauforin eli 8 m/sek tuulivaroitus. Veneet on useimmissa tapauksissa miehitetty vähäisen merikokemuksen omaavilla varusmiehillä, mistä syystä veneitä ei ole voitu lähettää pelastustehtäviin.

Rannikkotykistön joukko-osastoilla on käytössään muitakin aluksia, jotka tukeutuvat mantereella olevaan satamaan.

Tukikohdassa alukset ovat työajan ulkopuolella neljän tunnin lähtövalmiudessa.

Rannikkotykistön aluksista meripelastuskäyttöön sopivimpia ovat tutkalla varustetut kuljetusalukset ja lasikuituiset nopeat veneet. Nopeakulkuiset veneet soveltuvat etsintöihin saaristoalueilla.

Alusten käyttöä etsintätehtävissä rajoittavat ennakolta määrätyt tai aikataulun mukaiset päivittäiset huoltokuljetukset.

Merivoimien aluksia ei ole sijoitettu meripelastuksen hälytysryhmiin, mutta ne osallistuvat tiedon saatuaan etsintä- ja pelastustehtäviin, jos ovat onnettomuuspaikan lähivesillä. Hälytystehtäviä varten on päivystävä alus välittömässä lähtövalmiudessa yleensä Suomenlahden suun alueella. Aluksia voidaan käyttää meripelastustehtäviin avomerellä ja rannikkoväylillä.

Ilmavoimien eri lentokentillä olevia lentokoneita voidaan käyttää etsintöihin merialueella. Helikoptereita, joiden tukikohta on Utti, käytetään etsintä- ja pelastustehtäviin silloin, kun lähempää ei ole saatavilla helikopteria tai tarvitaan ehdottomasti keskiraskasta helikopteria. Muutama helikopteri on varustettu yötoimintaan soveltuvilla paikantamis- ja valaisulaitteilla.

4.2.5.6. Suomen Meripelastusseura

Seuran toiminta perustuu vapaaehtoiseen toimintaan, seura saa avustusta julkisista varoista. Meripelastusseura ylläpitää ja miehittää erityisesti meripelastusta varten varustettuja aluksia. Rannikolle on sijoitettu 26 alusta, joista seitsemän on isohkoja pelastusristeilijöitä ja loput 19 ovat 10-13 metrin pituisia pelastusveneitä.

Hankoon, Maarianhaminaan, Uuteenkaupunkiin, Reposaareen ja Raaheen sijoitetut alukset kuuluvat meripelastuksen I-hälytysryhmään ja muut II-hälytysryhmään. I-ryhmään kuuluva pelastusalusten miehistö lähtee hälytyksen saapuessa alukseensa, joka on yleensä puolessa tunnissa hälytyksen saatuaan valmis lähtöön.

Meripelastusseuran aluksia voidaan käyttää etsintä- ja pelastustehtäviin meri- ja saaristoalueella.

Meripelastusseura on myös järjestänyt vapaaehtoisen etsintälaivuetoiminnan. Yksityiskäytössä olevista veneistä koostuvia etsintälaivuita on rannikollamme yli 30 paikkakunnalla. Laivuitisiin kuuluvia veneitä voidaan käyttää viranomaisten apuna etsinnöissä saaristoalueella.

4.1.5.7. Posti- ja lennätinlaitos

Posti- ja lennätinlaitoksella on viisi rannikkoradioasemaa. Nämä sijaitsevat Kotkassa, Helsingissä, Hangossa, Maarianhaminassa ja Vaasassa. Yleisen siirtyvän meriradioliikenteen hoidon ohella rannikkoradioasemat päivystävät jatkuvasti kaikkia kansainvälisiä meriradion hätätaajuuksia. Rannikkoradioasemien palveluista vastaa kansainvälisen radiosähköttäjätkinon suorittanut henkilökunta.

Rannikkoradioasemat hoitavat myös merenkulun vaarojen ennaltaehkäisevää radioliikennettä. Tällaiseen liikenteeseen kuuluu muun muassa sää- ja jäätiedotukset ja merenkulkuvaroitukset.

Merivauriotapauksissa kansainvälinen hätäliikenne johdetaan käytännössä rannikkoradioaseman toimesta, koska sillä on mahdollisuus saada yhteys hädässä olevaan ja pelastukseen osallistuviin kaikilla kansainvälisillä radion hätäkanavilla. Koska meripelastukseen osallistuva merivartiosto ja muut kotimaiset meripelastusyksiköt hoitavat radioyhteytensä suurelta osin omilla kanavillaan ohi kansainvälisen liikenteen, tapahtuu yhteydenpito näiden ja kansainvälisen radioverkoston välillä pääasiassa maa-asemien välityksellä puhelimitse.

4.1.6. Meripelastuksen järjestelyt Suomenlahden meripelastusalueella

Suomenlahden meripelastusalueen toimintasuunnitelma on uusittu Meripelastusohje 1978:n ilmestymisen jälkeen. Suunnitelman tarkoituksena on täydentää ja täsmentää valtakunnallista meripelastusohjetta siten, että se soveltuisi paremmin alueen olosuhteisiin.

Meripelastusalueen pelastuspalvelun yhteistoiminnan johtamisesta ja koordinoimisesta huolehtii Suomenlahden merivartioston esikunnan yhteydessä toimiva meripelastuskeskus, jonka toimintaa johtaa merivartioston komentaja tai tämän sijainen apunaan meripelastusalueen johtoryhmä.

Onnettomuustilanteessa komentaja seuraa yleistilanteen kehittymistä ja johtaa kokonaistoimintaa. Lisäksi hän vastaa yhteydenpidosta naapurivaltioiden viranomaisiin sekä ylempiin johtoelimiin. Merivartioston esikunnan meritoimiston päällikkö johtaa merivartioston yksiköitä komentajan päätöksen pohjalta sekä huolehtii yhteydenpidosta lohkokeskuksiin. Virka-aikana meripelastuskeskukselle kuuluvista tehtävistä huolehtii muiden tehtävien ohella meritoimisto ja virka-ajan ulkopuolella asuntopäivystykseen määrätty meritoimiston kotipäivystäjä sekä komentajan kotipäivystäjä. Asunnostaan päivystäjät siirtyvät tilanteen vaatiessa meripelastuskeskukseen. Meripelastuskeskuksen viestitoiminnasta huolehtii jatkuvassa päivystyksessä oleva merivartioston keskusradioasema. Radioasema hälyttää välittömässä vaarassa olevan avuksi lähimmän I-valmiusryhmään kuuluvan meripelastuselimen ja ilmoittaa tapahtumasta merivartioalueen päällikölle, meritoimiston päällikölle tai kotipäivystäjälle. Vakavista merionnettomuksista (karilleajo, tulipalo jne.) ilmoitetaan lisäksi lähimmälle rannikkoradioasemalle, komentajalle tai apulaiskomentajalle sekä merenkulun ylitarkastajalle.

Suomenlahden alueella I-hälytysryhmään kuuluvat kaikki merivartio- ja luotsiasemat, Hankoon sijoitettu pelastusristeilijä Russarö sekä Helsingin palolaitoksen vene.

Meripelastuskeskuksen apuna pelastuspalvelun yhteistoiminnan johtamisesta ja koordinoimisesta meripelastuslohkolla huolehtii johto- ja hälytyskeskus, jonka toimintaa johtaa merivartioalueen päällikkö tai hänen sijaisensa.

Kaikissa lohkon alueella sattuneissa merihätä- ja katoamistapauksissa suorittaa hälytyksen I ja II valmiusryhmään kuuluville meripelastuselimille merivartioalueen päällikkö tai hänen sijaisensa. Käytännössä lohkokeskuksset eivät aina ole käynnistäneet koko pelastusorganisaatiota silloin, kun ensiksi onnettomuuspaikalle hälytetyn on harkittu pystyvän hoitamaan pelastustehtävän yksin. Aluepäällikkö tai hänen sijaisensa on työaikojen ulkopuolella määrätty asunnosta tapahtuvaan päivystykseen, josta hän tilanteen vaatiessa siirtyy lohkokeskukseseen.

Meripelastuslohkokeskuksen viestitoiminnasta huolehtii muiden tehtävien ohella merivartioaseman päivystäjä. Lohkokeskus ilmoittaa alueellaan olevista pelastuspalvelutapahtumista meripelastuskeskukseen.

Meripelastusyksiköt ilmoittavat onnettomuus- tai vaaratilanteen tai saadessaan sellaisesta tiedon meripelastus- tai lohkokeskukselle sekä onnettomuuspaikan lähinnä oleville merivartioryksiköille ja meripelastuselimille.

Meripelastuskeskus- tai lohkokeskus määrää onnettomuuspaikalle pelastustoimia johtamaan aluksen, jolla on parhaat johtamis- ja viestivälineet, tai toimintaa johtaa ensiksi paikalle saapunut merivartioalus.

Meripelastus- tai lohkokeskus päättää johtamansa etsintä- ja pelastustoiminnan lopettamisesta sekä hälytysten peruuttamisesta.

4.1.7. Meripelastussuoritteet

Merivartiostojen vuoden 1978 tilastojen mukaan konevikaisten alusten hinauksia ja eksyneiden veneilijöiden avustuksia sekä huvialusten karilta irroituksia on ollut yhteensä 376. Erilaisia etsintöjä on suoritettu 300 ja sairaankuljetuksia aluksilla ja ilma-aluksilla 149 (liitteet 23 ja 24).

Etsintä- ja pelastustehtävissä on löydetty avun tarpeessa olevia henkilöitä 196 ja meripelastustehtävien yhteydessä on autettu turvaan 727 henkilöä eli yhteensä 923.

Meripelastussuoritteita on eniten kesälomakuukausina, jolloin joudutaan pelastustehtäviin lähes päivittäin.

Yleisimmin pelastuspalvelutehtäviä esiintyy viikonvaihteessa illalla ja iltäyöllä sekä usein myös sunnuntaina iltapäivällä.

Kaupunkien edustat ja lähivedet ovat tapahtumien todennäköisintä esiintymisaluetta. Vuonna 1978 oli syyskuun loppuun mennessä

- Helsingin edustalla 67 meripelastustapausta ja 47 etsintää,
- Hangon vesillä 32 meripelastusta ja 37 etsintää,
- Turun lähivesillä 20 meripelastusta ja 23 etsintää,
- Vaasan saaristossa 24 meripelastusta ja 17 etsintää,
- Kotkan edustalla 12 meripelastusta ja 13 etsintää sekä
- Oulun edustalla 7 meripelastusta ja 5 etsintää.

Suurimman osan meripelastustehtävistä on merivartiosto hoitanut omatoimisesti siksi, että merivartiovene on tavannut avun tarpeessa olevan partiomatkallaan tai tietoon tulleen tapauksen vuoksi ei ole ollut tarkoituksen mukaista käynnistää koko pelastusorganisaatiota. Vaativimpiin meripelastustehtäviin on hälytetty riittävän toimintavalmiuden omaavat I-hälytysryhmään kuuluvat merivartioasemat ja luotsiasemat sekä meripelastusseuran ja palokunnan edellä mainittuun hälytysryhmään kuuluvat alukset.

Erilaisiin etsintöihin ovat merivartioston lisäksi osallistuneet pääasiassa meripelastusseuran alukset sekä valmiutensa puitteissa tullin ja poliisin veneet.

Usein etsintöjen alkaessa ei ole varmaa tietoa minne vene on ollut matkalla ja tuntomerkitkin saattavat olla puutteellisia. Suurin osa kadonneiksi ilmoitettujen etsinnöistä on päättynyt siihen, että veneilijät palaavat kotiin. Monet kotiin palanneet ja löydetyt veneilijät ilmoittavat viipymisensä syyksi matkasuunnitelman muuttumisen tai ovat jääneet pitämään tuulta, mutta eivät ole muistaneet ilmoittaa omalle.

Punaisten hätärakettihavaintojen aiheuttamia etsintöjä on vuonna 1978 ollut 72, joiden yhteydessä on löydetty avun tarpeessa olevia 18 tapauksessa. Edellä mainituista etsinnöistä suurin osa on ollut Suomenlahden alueella. Yksi tapaus Pohjanlahdella on todettu ilkeivallaksi, koska ampuja on saatu kiinni. Muutamissa tapauksissa raketti on ammuttu maista tai saaresta, mutta ampujaa ei olla tavoiteltu. Havaintoja on tehty myös maamme rajojen ulkopuolella ammutuista punaisista raketeista, joita on ilmeisesti ammuttu myös muussa kuin hätätarkoituksessa. Useissa tapauksissa havainnon

tekijä ei pysty varmasti sanomaan näkikö hän raketin, punaisen valon tai valoilmion.

4.2. Pelastustoimet VIHKINKI-vene onnettomuuden yhteydessä

4.2.1. Pelastustoimien tarkastelu yksiköittäin

4.2.1.1. Pelastustoimiin osallistuneet yksiköt

4.2.1.1.1. Russarön linnake ja Hangon Rannikkopatteristo

Hangon Rannikkopatteriston Russarön linnakkeen vartiotorissa oli onnettomuusiltana klo 18-24 välisen ajan vartiopalveluksessa tykkimies [REDACTED] sekä hänen opastettavanaan nuorempaa saapumiserää oleva tykkimies [REDACTED] ([REDACTED], VPTK, s. 171), jonka kahden tunnin vartiovuoro alkoi klo 21.00 ([REDACTED], VPTK, s. 176). Heidän tehtävänä oli tornin ylimmältä tasanteelta tarkkailla ensisijaisesti aistihavainnoilla yleensä merellä tapahtuvaa liikennettä ([REDACTED], VPTK, s. 171).

Vartiotorin toisessa kerroksessa oli tykkimies [REDACTED] [REDACTED] sekä hänen opastettavanaan nuorempaa saapumiserää oleva tykkimies [REDACTED] ([REDACTED], VPTK, s. 181; todistaja [REDACTED], VPTK, s. 183), joiden vartiovuoro alkoi klo 21.00. Heidän tehtävänä oli suorittaa vesikuuntelua.

Hangon Rannikkopatteriston 1. patterissa Russarössä oli kyseisenä iltana virkapaikalla toimivana päivystäjänä ylivänpeli [REDACTED] ([REDACTED], VPTK, s. 189).

Hangon Rannikkopatteriston merivalvonta-aluekeskuksen päivystäjänä oli 30.9.1978 klo 14-22 tasopiirtäjä [REDACTED] ([REDACTED], VPTK, s. 192) ja klo 22.00:sta lukien tasopiirtäjät [REDACTED] ja [REDACTED] ([REDACTED], VPTK, s. 194).

Hangon Rannikkopatteriston Esikunnassa Hangossa oli virka-
paikalla toimivana päivystäjänä ylivääpeli [REDACTED]
([REDACTED], VPTK, s. 198).

Russarön linnakkeelle sijoitettu yhteysvene Y-1 oli onnetto-
muusiltana osittain miehitettynä sen kuljettajan ollessa ve-
neessä. Liikkeellelähtö olisi edellyttänyt toisen miehen lä-
hettämistä kasarmilta veneelle, joka olisi vaatinut aikaa
noin 15 minuuttia (Hangon Rannikkopatteriston huoltopääl-
likkö, majuri [REDACTED] kertonut tutkintatoimikunnalle
19.2.1979).

Hangossa olivat patteriston veneet H-2, RN-21 ja yhteysalus
Pukkio. Näistä H-2 oli kahden tunnin lähtövalmiudessa, koska
sen miehistöön kuuluvat kaksi toimiupseeria olivat asuntopäi-
vystyksessä. Nopeakulkuinen vene RN-21 oli klo 21.30 saakka
myös kahden tunnin lähtövalmiudessa. Sen päällikkönä toimiva
toimiupseeri oli klo 21.30 saakka asuntopäivystyksessä, mutta
saapui tuona kellonaikana palvelusvuorolistan mukaisesti ve-
neelle, jolla hän oli koko yön. Veneen apumiehenä toimiva va-
rusmies oli ollut veneessä jo aikaisemmin illalla. Huolto-
päällikön käsityksen mukaan vene oli klo 21.40 lähtien vä-
littömässä lähtövalmiudessa.

Yhteysalus Pukkio ei ollut onnettomuusiltana nopeasti liik-
leelle saatavissa. Sillä ei kyseisenä aikana ollut ennalta
määrättyjä tehtäviä. Toinen H-2:n miehitykseen kuuluvista
toimiupseereista oli kelpoinen toimimaan Pukkion päällikkönä.
Sen sijaan ei palveluksessa tai asuntopäivystyksessä ollut
ketään aluksen konemestarin kelpoisuuden omaavaa.

Hangon Rannikkopatteriston Russarön linnakkeen vartiotornis-
ta havaitsivat tykkimiehet [REDACTED] ja [REDACTED] klo 21.20
punaisen hätäraketin. Noin minuutin kuluttua tästä oli am-
muttu toinen ja ennen kuin se oli sammunut vielä kolmas
punainen raketti. He arvioivat raketit ammutuiksi linnak-
keelta katsoen suunnasta 70-90 astetta silmämääräisesti noin
10 kilometrin etäisyydestä ([REDACTED], VPTK, s. 171;
[REDACTED], VPTK, s. 177). Merivalvontatornin toisessa

kerroksessa vesikuuntelua suorittamassa ollut tykkimies [REDACTED] viestitti puhelimitse havainnot Hangon Rannikkopatteriston merivalvonta-aluekeskukseen klo 21.22 ([REDACTED], VPTK, s. 181). Merivalvonta-aluekeskukseen klo 21.22 saapunut ilmoitus kuului: punainen valoraketti suunnassa 80-90 astetta, etäisyys 10 kilometriä (VPTK:n liite 5). Tasopiirtäjä [REDACTED] ilmoitti havainnosta puhelimitse ensin Hangon merivartioaseman päivystäjälle ja sen jälkeen Viestikeskus 2:lle Upinniemeen ([REDACTED], VPTK, s. 192; VPTK:n liite 5).

[REDACTED] ja [REDACTED] kiiruhtivat vesikuunteluaseman ulkotasanteelle ja ampuivat sieltä kolme valkoista valorakettia merkiksi siitä, että hätämerkit oli havaittu ([REDACTED], VPTK, s. 172).

Tämän jälkeen punaisten hätärakettien suunnasta oli voimakkaalla valonheittimellä lähetetty kansainvälistä SOS-hätämerkkiä Morsen järjestelmän mukaan ([REDACTED], VPTK, s. 172; [REDACTED], VPTK, s. 177; [REDACTED], VPTK, s. 182; [REDACTED], VPTK, s. 185). Linnakkeelta vastattiin ampumalla sieltä neljäs valkoinen valoraketti ja lähettämällä valonheittimellä apua pyytävien suuntaan Morsen järjestelmän mukaisesti kirjainta T kuittaukseksi viestin vastaanottamisesta ([REDACTED], VPTK, s. 172). Merivalvonta-aluekeskukseen ilmoitettiin klo 21.28 nähdyistä SOS-merkeistä, suuntima 76 astetta, etäisyys 10 kilometriä (VPTK:n liite 5).

Yletyinen ilmoitti havainnosta puhelimitse Hangon merivartioaseman päivystäjälle ja viestikeskus 2:lle klo 21.29 ([REDACTED], VPTK, s. 192; VPTK:n liite 5). Noin klo 21.35 aikaan [REDACTED] kertoi saamansa ilmoitukset Hangon Rannikkopatteriston esikunnan virkapaikalla toimivalle päivystäjälle, ylivääpeli [REDACTED], joka siirtyi aluekeskuksen päivystyshuoneeseen ([REDACTED], VPTK, s. 198). [REDACTED] soitti merivartioasemalle kysyen onko heiltä vene jo lähtenyt saaden vastauksen, että vene on juuri lähdössä ([REDACTED], VPTK, s. 199; [REDACTED], VPTK, s. 192). Tämä ilmoitettiin myös viestikeskus 2:lle (VPTK:n liite 5).

Merivalvonta-aluekeskuksen kirjaaman viestin perusteella klo 21.41 (VPTK:n liite 5) näkyi samasta suunnasta, mistä aikaisemmatkin hätämerkit olivat tulleet, tulenliekkejä, mikä myöskin on kansainvälinen hätämerkki. Tulenliekkejä näkyi noin vajaan minuutin ajan ([REDACTED], VPTK, s. 185), toisen havainnontekijän mukaan noin 10 sekuntia ([REDACTED], VPTK, s. 173). Myöhemmin on voitu todeta, että liekkien aikaansaamiseksi oli poltettu kuitumaista kangasta Viikingin peräkannella, sen vasemmalla puolella (VPTK:n liitteet 25 ja 38; VPTK:n valokuvaliite, valokuva 12a). Lisäksi on Russarön saaren rannasta löydetty valkoinen käsi- valosoihtu sidottuna mahonkilistaan (VPTK, s. 36; [REDACTED], VPTK, s. 52).

Yletyinen ilmoitti puhelimitse havainnosta merivartioaseman päivystäjälle ja viestikeskus 2:lle klo 21.44 (VPTK:n liite 5). Merivartioaseman päivystäjä [REDACTED] ei kuitenkaan muista tällaista ilmoitusta ([REDACTED], VPTK, s. 127) eikä siitä ole merkintää merivartioaseman asemapäiväkirjassa.

Yletyinen kehotti muistamansa mukaan noin 21.30 aikoihin Russarön valvontatornia käynnistämään tutkan onnettomuus- veneen paikantamiseksi ([REDACTED], VPTK, s. 192). Merivalvonta-aluekeskuksen selvityksessä viestin kulusta on pyynnön esittämisen ajankohdaksi merkitty klo 21.34 (VPTK:n liite 5).

Tutka käynnistettiin ja tutkamittaja [REDACTED] sai klo 21.45 aikoihin kuvan näkyviin tutkan kuvaputkelle ([REDACTED], VPTK, s. 188). Tutkahavaintoja onnettomuusveneestä ei kuitenkaan saatu. [REDACTED] havaitsi ja klo 21.47 merivalvonta-asemalle ilmoittama näyttö 13 kilometrin etäisyydessä suunnassa 79 astetta osoittautui saareksi [REDACTED], VPTK, s. 188).

Vartiotornissa olleet vartiomiehet olivat ilmoittaneet virka- paikalla toimivalle päivystäjälle, ylivääpeli [REDACTED], klo 21.20, että oli havaittu kaksi punaista hätärakettia mereltä ([REDACTED], VPTK, s. 189). [REDACTED]

oli kehottanut soittamaan havainnon merivalvonta-aluekeskukseen ja valvoi itse kasarmin iltatoimet ja hiljaisuuden klo 22.00. Tämän jälkeen hän lähti valvontatorniin, jossa hän totesi, arvionsa mukaan klo 22.00-22.15 aikoihin, mereltä lähetettävän vilkkuvaa valonheittimen valoa noin 10 minuutin ajan suunnasta, jonka [REDACTED] oli ilmoittanut ([REDACTED], VPTK, s. 189-190). [REDACTED] viipyi tornissa klo 23.00 saakka.

[REDACTED] mukaan mereltä jatkettiin SOS-merkkien lähettämistä suorastaan yhtenäisenä sarjana klo 22.14 saakka ([REDACTED], VPTK, s. 173). [REDACTED] on tehnyt merivalvonta-aluekeskukseen ilmoituksen valomerkkien päättymisestä. Tykkimies [REDACTED] vartiotorvista tekemien havaintojen mukaan apua pyytävien valonheitin oli ollut koko ajan suunnattuna kohti Russarön linnakesaarta ([REDACTED], VPTK, s. 180). [REDACTED] on kertonut, että valonheitintä oli välillä käännetty mantereen suuntaan ([REDACTED], VPTK, s. 175).

Merivalvonta-aluekeskus lähetti klo 22.14 saamansa tiedon siitä, että kaikki valot häipyivät, edelleen Viestikeskus 2:lle klo 22.23 (VPTK:n liite 5).

Tykkimies [REDACTED] tekemien havaintojen mukaan oli mereltä kellon ollessa 22.20 tai 22.30 jälleen alkanut valomerkeillä SOS-merkkien lähettäminen, jota oli jatkunut noin 10 minuutin ajan ([REDACTED], VPTK, s. 173). Tähän aikaan merivartiovenne NV-13 suoritti kuitenkin jo etsintöjä onnettomuusalueella, joten on mahdollista, että [REDACTED] erehtyi luulemaan NV-13 veneen valonheittimen valoja SOS-merkiksi. [REDACTED] ampui kuudennen valkoisen valoraketin ([REDACTED], VPTK, s. 173; ks. myös s. 49).

Tykkimies [REDACTED] oli tutkan kuvaputken ääressä yhtäjaksoisesti 1:10.1978 klo 02.08 saakka. Hän menetti näkyvistään merivartioston pienehkön lasikuituveneeseen alle 4 meripeninkulman etäisyydessä, mutta toisaalta havaitsi tykkivene Karjalan yli 10 meripeninkulman etäisyydeltä. Näin lukuun ottamatta hän ei todennut kuita aluksia oletetulla onnettomuusalueella

([REDACTED] VPTK, s. 188-189). Tällä lausumalla [REDACTED] tarkoittanee havaintojaan ennen puoltayötä.

Merivartiosto ei pelastustoimien aikana pyytänyt virka-apua Hangon Rannikkopatteristolta. Tutkintatoimikunta samoin kuin poliisi esitutkinnan yhteydessä on erikseen tiedustellut, oliko patteriston piirissä ajateltu toimia tilanteessa oma-aloitteisesti. Russarön linnakkeella virkapaikalla toimivana päivystäjän ollut ylivääpeli [REDACTED] on kertonut poliisitutkinnassa, että linnakkeen venekalusto (yhteysvene Y-1) on linnakkeen omassa käytössä, mutta ulkopuolisen viranomaisen taikka komentajan määräyksestä se lähtee pelastustoimiin tai etsintöihin. Hän on kertonut edelleen, että päättäminen yhteysveneiden lähettämisestä etsintään ei ollut hänen tehtävänänsä, vaan kokonaan etsintäoperaation johtajan määrätävissä. Tämän olisi pitänyt pyytää merivalvonta-aluekeskuksesta taikka patteriston esikunnasta veneiden lähettämistä apuun. Vesterinen on kuulustelussa selostanut myös muita päivystäjälle kuuluvia tehtäviä ([REDACTED] VPTK, s. 191).

Tutkintatoimikunnan kuullessa [REDACTED] 19.2.1979, hän uudisti aikaisemmin lausumansa. Tiedusteltaessa, miksi hän suoritti kasarmilla iltatoimien valvonnan ja siirtyi torniin vasta klo 22.00, vaikka oli saanut tiedon hätämerkeistä jo klo 21.20, hän kertoi päivystäjän ohjeiden edellyttävän nimenomaan, että päivystäjä hoitaa tietyt kasarmeilla olevat tehtävät, joihin nämäkin valvontatehtävät kuuluvat. Merivalvontajärjestelmä on tarkoitettu toimimaan itsenäisesti ilman päivystäjän erillistä johtoa. Päivystäjän tulee kuitenkin tarkastaa torni kerran yössä hiljaisuuden ja herätyksen välisenä aikana.

Yhteysveneillä on tuulirajoitus eikä niiden varusmiesmiehistö ole tottunut ajamaan venettä väyliä ulkopuolella. Vaikeisiin merenkäyntiolosuhteisiin ja pimeän aikana tapahtuvaan ajoon heidän lähettämisensä on erittäin riskialaista. Kun etäisyys oletetulle onnettomuuspaikalle oli senhetkisten tietojen

mukaan 10 kilometriä, [REDACTED] ei katsonut voivansa ottaa riskiä varsinkin kun tiesi, että merivartiovene on jo menossa paikalle. Kysyttäessä, olisiko hän menetellyt toisin, jos onnettomuus olisi tapahtunut esimerkiksi alle meripeninkulman etäisyydellä Russaröstä, hän totesi, että silloin veneen lähettäminen olisi ollut mahdollista.

Hangossa RN-21:ssä ollut venemiehistö ei saanut illan ja yön aikana tietoa tapauksesta. Merivalvontajärjestelmästä tulevat viestit viestitetään edelleen annettujen määräysten mukaisesti sillä tavoin kuin edellä on selostettu. Patteriston veneet eivät saa automaattisesti näitä viestejä.

4.2.1.1.2. Hangon merivartioasema ja NV-13

Hangon merivartioasemalla oli 30.9.1978 klo 8.00 - 1.10.1978 klo 8.00 päivystäjänä merivartija [REDACTED]. Hänen lisäksi samana aikana olivat työ- ja varallaolovuorossa merivartiopursimies [REDACTED], ylipursimies [REDACTED] ja merivartija [REDACTED] ([REDACTED], VPTK, s. 119).

Kyseisenä aikana merivartiopursimies [REDACTED], joka on asemalla I vartioupseerina, toimi myös aseman päällikön, merivartiomestari [REDACTED] sijaisena ja siitä johtuen myös merivartioalueen päällikön, luutnantti [REDACTED] sijaisena. Merivartioalueen päällikön sijaisena toimiessaan hän oli myös Hangon meripelastuslohkon johtaja. ([REDACTED] VPTK, s. 104).

Merivartioylipursimies [REDACTED] tehtävänä oli toimia koneenhoitajana sekä asemalla että merellä oltaessa. Merivartija [REDACTED] oli merellä oltaessa kansimiehenä [REDACTED], VPTK, s. 119; todistaja [REDACTED], VPT s. 211). Tutkintatoimikunnan ollessa 18.10.1978 Hangossa suorittamassa onnettomuusalueen väyläajoa, oli osa jäsenistä NV-13:lla, ja he saivat sen käsityksen, että [REDACTED] on lähinnä koneista vastaava henkilö eikä hän ole viime aikoina itsenäisesti joutunut navigoimaan.

Päivystäjä, merivartija [REDACTED] oli päivystyksessä koko vuorokauden ajan. Muiden työ- ja varallaolovuorossa olleiden varsinainen työaika oli kyseisenä vuorokautena ollut klo 8.00-16.00. Tämän jälkeen he olivat rajavartiolaitoksen virkamiesten työajasta tehtyyn virkaehtospimukseen liittyvän pöytäkirjan (liite 25) 6 §:n mukaisessa asunnosta tapahtuvassa päivystyksessä (valmiuspäivystyksessä), jonka aikana on sopimuksen mukaan oltava puhelimella tavattavissa ja saavuttava työpaikalle käskettäessä tai tilanteen vaatiessa viimeistään tunnin kuluessa.

Käytäntö ei kuitenkaan ole ollut sellainen, että valmiuspäivystyksen ajaksi olisi yleensä poistuttu kotiin, vaan on pyritty parempaan toimintavalmiuteen. Hangon merivartioalueen päällikkö, luutnantti [REDACTED] katsoo (VPTK, s. 256), että merivartioasemalla on aina oltava kolmen miehen nälytysryhmä lähtövalmiudessa, jonka osalta ei kuitenkaan ole määrätty mitään minuuttimäärää. Hänen mukaansa on valmiuspäivystyksen aikana mahdollista poistua merivartioasemalta lyhyeksi ajaksi kuitenkin siten, että asianomainen henkilö voidaan aina tarvittaessa tavoittaa.

Kun merivartioaseman päivystäjä [REDACTED] sai Hangon Rannikopatteriston merivalvonta-aluekeskuksesta ilmoituksen punaisesta valoraketista, joka oli nähty suunnassa 80-90 astetta Russaröstä 10 kilometrin etäisyydellä, asemalla olivat hänen lisäksi [REDACTED] ja [REDACTED].

[REDACTED] ja [REDACTED] tutkintatoimikunnalle Hangossa 4.1.1979 kertoman sekä muun saamansa selvityksen perusteella tutkintatoimikunta katsoo, että merivartioasemalla hätäilmoituksen saapumisen aikana olleella miehistöllä ei ollut edellytyksiä lähteä itsenäisesti etsintä- tai pelastustehtäviin.

[REDACTED] oli lähtenyt asemalta tupakan ostoon ja samalla poikkeamaan vierailulle Hangossa olevaan yksityisasuntoon muistamansa mukaan noin klo 19.45 ([REDACTED], VPTK, 2. 105),

todennäköisemmin kuitenkin jonkin verran myöhemmin, koska hänen poistumisajakseen oli vapaasatama-alueen portilla merkitty klo 20.00 (todistaja [REDACTED], VPTK, s. 279; VPTK:n liite 24). Mukaansa [REDACTED] otti radion yhteydenpitovälineeksi. Lisäksi hän antoi päivystäjälle edellä mainitun yksityisasunnon puhelinnumeron mahdollista yhteydenottoa varten hälytystapauksessa ([REDACTED], VPTK, s. 105-106). Yksityisasunnossa vietettiin iltaa alkoholia nauttien, mutta kukaan useista todistajista ei ole tehnyt havaintoja, joiden mukaan [REDACTED] olisi ottanut alkoholia (todistaja [REDACTED], VPTK, s. 286; todistaja [REDACTED], VPTK, s. 290; todistaja [REDACTED], VPTK, s. 290 ym.)

Hangon merivartioaseman ja sen veneen NY-13:n toimintaa koskevaa raportin osaa laatiessaan tutkintatoimikunta ei kellon-aikojen määrittelyssä ole voinut tukeutua merivartioaseman asemapäiväkirjaan tapahtumista tehtyihin merkintöihin. Poliisitutkinnassa on tullut ilmi seikkoja, joiden perusteella voidaan epäillä kyseisten aikojen oikeellisuutta ([REDACTED], VPTK, s. 123 ja 126; todistaja [REDACTED], VPTK, s. 259; todistaja [REDACTED], VPTK, s. 218; todistaja [REDACTED], VPTK, s. 215 sekä VPTK:n liite 7; vrt. myös [REDACTED], VPTK, s. 219). Tämän vuoksi toimikunta on pyrkinyt määrittelemään ajat mahdollisimman tarkasti muiden käytettävissä olevien lähteiden mukaan, Hangon rannikkopatteriston merivalvonta-aluekeskuksen meriviestilomakkeen (VPTK:n liitteet 4 ja 5), Hangon vapaasataman portin vieraslistan (VPTK:n liite 24) sekä portinvartija [REDACTED] kertomuksen (VPTK, s. 279) perusteella. [REDACTED] kertoman mukaan sai hän [REDACTED] tiedon hätäraketista ja SOS-vilkutuksesta Russarön itäpuolelta klo 21.30 aikaan tämän soittaessa [REDACTED] dellä mainittuun yksityisasuntoon [REDACTED] päivystäjälle jättämän puhelinnumeron perusteella ([REDACTED], VPTK, s. 105-106). Merivalvonta-aluekeskuksesta oli klo 21.23 ilmoitettu merivartioasemalle punaisesta hätäraketista ja klo 21.29 SOS-merkeistä (VPTK:n liite 5). Mikäli molemmat havainnot sisältyvät [REDACTED] yksityisasuntoon

tehtyyn ilmoitukseen, niin aikaa 21.30 lienee pidettävä oikeana, mutta toisaalta [REDACTED] on kertonut tehneensä esimiehelleen ilmoituksen merellä ammutusta hätäraketista, jonka perusteella [REDACTED] olisi voinut saada hätäilmoituksen heti 21.23 jälkeen ([REDACTED], VPTK, s. 120).

Välittömästi ilmoituksen Suorsalta saatuaan [REDACTED] lähti omalla autollaan merivartioasemalle. Matka mainitusta asunnosta merivartioasemalle on noin 4 kilometriä, joten 50 kilometrin tuntinopeudella olosuhteet huomioon ottaen matka olisi kestänyt noin 5 minuuttia. [REDACTED] arvion mukaan matka kesti alle 5 minuuttia ([REDACTED], VPTK, s. 106). Hangon vapaasatama-alueen portilla pidettävään vieraslistaan [REDACTED] alueelle saapumisajaksi on merkitty klo 21.36 ([REDACTED], VPTK, s. 279; VPTK:n liite 24). Portilta merivartioasemalle on matkaa alle 2 kilometriä, joten [REDACTED] lienee saapunut asemalle klo 21.38. Suorsan arvion mukaan [REDACTED] saapui merivartioasemalle noin 10 minuutin kuluttua soitosta ([REDACTED], VPTK, s. 121).

[REDACTED] pukeutuessa lämpöhaalareihin oli [REDACTED] selostanut hänelle kaikki aluekeskukselta saamansa havaintotiedot: hätäraketteja ja SOS-vilkkuja oli havaittu suunnassa 76 astetta Russaröstä, etäisyysarvio 10 kilometriä ([REDACTED], VPTK, s. 107; [REDACTED], VPTK, s. 121).

Edelleen [REDACTED] kertoi soittaneensa Jussarön merivartioasemalle ja pyytäneensä tornia tarkkailemaan merellä mahdollisesti näkyviä hätämerkkejä ([REDACTED], VPTK, s. 125; [REDACTED], VPTK, s. 205; [REDACTED], VPTK, s. 107). Niin ikään [REDACTED] oli saanut tiedon, että vartiolaiva Turva oli Jussarön itäpuolella ([REDACTED], VPTK, s. 107).

Pukeutumiseen ja merikartan tarkasteluun hädänalaisen paikan määrittämiseksi kului ehkä kaksi minuuttia ([REDACTED], VPTK, s. 121), jonka jälkeen [REDACTED] lähti suorittamaan pelastustehtävää NV-13 veneen päällikkönä. Tehtävä tuntui lähes

tavanomaiselta ja selkeältä; suuntima ja arvioitu etäisyys häätämerkkeihin olivat tiedossa. Tämän jälkeen hänelle ei etsintöjen aikana ilmoitettu jatkuvasti annetuista häätämerkeistä ([REDACTED], VPTK, s. 112).

NV-13 vene lähti Tulliniemen laiturista [REDACTED] kertoman mukaan klo 21.40. Tämä aika on merkitty lähtöajaksi myös veneen pursi- ja konepäiväkirjaan ([REDACTED] VPTK, s. 108; VPTK:n liite 9). [REDACTED] vapaasatama-alueen portille saapumismerkinnän ajankohta sekä pukeutumisen ja lähtövalmistelujen vaatima aika huomioon ottaen veneen todellinen lähtöaika on kuitenkin ilmeisesti ollut muutama minuutti myöhempi.

Pian veneen lähdettyä soitti vapaavuorolla ollut merivartioalueen päällikkö, luutnantti [REDACTED], päivystämään jääneelle [REDACTED], joka muun ohella kertoi [REDACTED] aloitetusta pelastustehtävästä sekä havainnoista, joihin se perustui. [REDACTED] ei ollut antanut muita ohjeita kuin että etsintöjä on jatkettava siksi kunnes asia on selvitetty ([REDACTED] [REDACTED], VPTK, s. 122). [REDACTED] todistajakertomuksen mukaan hän ilmoitti päivystäjälle, että "hoitakaa homma, minä tulen aamulla töihin". (todistaja [REDACTED], VPTK, s. 257).

Ajettaessa ulos laiturista NV-13:n oikeassa moottorissa oli [REDACTED] kertomuksen mukaan käynnistysvaikeuksia ja noin 0,3 meripeninkulman matka jouduttiin ajamaan yhdellä moottorilla ([REDACTED], VPTK, s. 108), kun taas Kieman todistajakertomuksen mukaan (VPTK, s. 205) molemmat moottorit kävivät hyvin ja vene nousi liukuasentoon jo niemen kärjessä luotsiaseman kohdalla.

Mikäli veneen lähtöaika olisi ollut klo 21.40, niin 2,9 meripeninkulman matkalla Tulliniemen laiturista Russarön tähystystornin klo 21.53 tekemään NV-13:a koskevaan tutkahavaintopisteeseen (VPTK:n liite 4) veneellä olisi ollut 13,4 solmun keskinopeus. Kun lähtöaika on kuitenkin ilmeisesti ollut hieman myöhempi, keskinopeus on ollut vastaavasti suurempi.

Russarön tähystystornin tekemien tutkahavaintojen perusteella laskettuna NV-13:n nopeus oli klo 21.53-22.00 välisenä aikana 9,5 solmua, klo 22.00-22.11 6 solmua ja klo 22.11-22.23 myös 6 solmua (VPTK:n liitteet 4 ja 11). Tämän jälkeen NV-13 häipyi tähystystornin tutkan kuvaputkelta ([REDACTED] VPTK, s. 188).

Tässä yhteydessä on kiinnitettävä huomiota siihen, että Russarön tähystystornin tutkahavainnot näyttävät Mercatorin karttaprojektion mukaisessa merikartassa hieman epätarkoilta johtuen siitä, että rannikkotykkistön merivalvonta-asetat on mitattu ns. yhtenäiskoordinaatistossa ja niiden suunnanmittaus tapahtuu myös kyseisen koordinaatiston mukaisesti. Yhtenäiskoordinaatiston ja maantieteellisen koordinaatiston pohjoissuuntien välinen ero on Russarön alueella $-3^{\circ}30'$. Tämä aiheuttaa paikantamiseen noin 400-500 metrin suuruisen tähystyssuuntaa vastaavan pääpiirtein kohtisuoran virheen 7-8 kilometrin mittausetäisyydellä (liite 27).

Toimikunnan mielestä tutkalla tapahtuneessa paikantamisessa tästä syystä syntyvä ero ei ole vaikuttanut etsintätoimien kulkuun.

Gustavsvärnin ohittamisen jälkeen havaitsi [REDACTED] arvioimansa merihätäalueen seutuvilla epäsäännöllisesti vilkkuvaa valoa ja kääntyttyään Ryssön takalinjalle hän totesi vilkkuvan valon tulevan noin meripeninkulman verran mainitun linjan eteläpuolelta. Valonheittimen vilkkuvaa valoa [REDACTED] näki kaikkiaan noin 4-5 minuutin ajan ([REDACTED], VPTK, s. 108).

[REDACTED] todistajakertomuksen mukaan NV-13 ajoi Kummelgrundin linjan risteykseen saakka, jossa pysähtyttiin alle viiden minuutin ajaksi. Tänä aikana [REDACTED] käsityksensä mukaan näki koko ajan valonheittimen valoa Yttre Västerlandin ja Sälbådan välisellä sektorilla ([REDACTED], VPTK, s. 205-206).

[REDACTED] kertoman perusteella NV-13 kääntyi pysähtymättä lounaaseen Kummelgrundin linjalle pian Inre Västerlandin

ohituksen jälkeen ([REDACTED], VPTK, s. 109 ja 115).
 Russarön tornin tutkahavaintojen mukaan NV-13 oli klo 22.11
 tornista suuntaan 67 astetta, etäisyys 6 kilometriä (VPTK:n
 liite 4). Tästä olisi karilleajopaikalle ollut matkaa noin 1
 meripeninkulma.

Kun NV-13 oli saapunut Yttre Västerlandin eteläpuolelle ja
 veneestä olisi pitänyt olla hyvä näköyhteys suoraan onnet-
 tomuuskareille, ei mitään valoja tai muita merkkejä hädän-
 alaisista enää näkynyt ([REDACTED], VPTK, s. 206). Russarön
 tornin tutkahavaintojen mukaan NV-13 oli klo 22.23 tornista
 suuntaan 70 astetta, etäisyys 6 kilometriä (VPTK:n liite
 4). Tästä olisi veneen uppoamispaikalle ollut matkaa noin
 0,6 meripeninkulmaa.

Pimeässä ja kohtalaisessa merenkäynnissä etsintätehtävää
 suorittava [REDACTED] navigoi venettä karikkoisilla vesillä
 erityistä tarkkuutta vaativissa olosuhteissa. Alkumatkan,
 väylältä poikkeamiseen saakka, hän itse myös huolehti veneen
 ohjaamisesta ([REDACTED], VPTK, s. 10; [REDACTED], VPTK,
 s. 206).

Tämän ohella [REDACTED] yritti käynnistää huonokuntoista tut-
 kaa ([REDACTED], VPTK, s. 205; [REDACTED], VPTK, s. 107-
 109) ja siinä onnistuttuaan tehdä kuvaputkelta tilannetta
 selventäviä havaintoja. Lisäksi hän suoritti tähystystä, käyt-
 ti valonheitintä ([REDACTED], VPTK, s. 206) ja antoi Ko-
 lehmaiselle ruorikomentoja ([REDACTED], VPTK, s. 211).
 Veneen VHF-radiopuhelin oli päällekytkettynä ja toiminnassa,
 mutta mitään viestejä ei välitetty etsintätehtävän johtajal-
 le ([REDACTED], VPTK, s. 112). Samanaikaisesti Hangon
 merivartioaseman päivystäjä odotti käskyjä esimieheltään
 ([REDACTED], VPTK, s. 122 ja 125).

Inre Västerlandin ohituksen jälkeen kääntyivät etsijät pois
 väylältä etelään päin. Yttre Västerland sivuutettiin sen
 länsipuolelta karikkoa valonheittimellä valaisten. Saari
 kierrettiin etelän puolelta, jonka jälkeen kulku suunnattiin
 kohti koillisessa olevia karikoita ([REDACTED], VPTK, s.
 109). Myöhemmin on todettu, että Viikinki on törmännyt yh-
 teen näistä kareista ja upponnut niiden lounaispuolelle.

Tutkinnassa on ilmennyt, että NV-13 on klo 22.30 aikaan ohittanut silloin todennäköisesti veden varassa ja vielä hengissä olleet onnettomuuden uhrit hyvin läheltä.

Näiden karikoiden tarkastamisen jälkeen ajettiin Sälbådan länsipuolelle ja kierrettiin tämän eteläkärjen kautta Yttre Stenskärin eteläpuolelta tämän itäpuolelle. Tästä käännettiin takaisin Sälbådan ja edelleen Stor Stenskärin eteläpuolelle [REDACTED], VPTK, s. 109; [REDACTED], VPTK, s. 206). Minkäänlaisia havaintoja ei hädänalaisista enää tehty.

Ollessaan Stor Stenskärin eteläpuolella eli paikassa, joka vieläkin oli noin 0,5 meripeninkulmaa Russarön linnakkeen vartiotorinin arvioimaa hätämerkkien lähettäjää lännempänä, mutta tosiasiasajo noin meripeninkulman onnettomuuspaikasta itään, huomasi [REDACTED] koillisessa Storlanderin eteläpuolelta olevan valon. Hän otaksui sen olevan havainnontekijästä poispäin kulkevan aluksen perävalon. Hän päätti lähteä ajamaan valon suuntaan, koska oletti juuri tämän veneen lähettäneen valomerkkejä ([REDACTED], VPTK, s. 109).

Tehty havainto johti virhearviointiin, sillä tämä valo oli tykkivene Karjalan mastovalo. Tykkivene Karjala oli sivuuttanut Bybergskanin klo 22.25 ja jatkanut Koön linjaa etelään (Björn Gottberg, VPTK, s. 213). Tällöin se on voinut tulla Stor Stenskärin eteläpuolella olleen NV-13:n näkyviin Tvärminnen takaa aikaisintaan klo 22.35. Silloin Karjala ei kuitenkaan kulkenut kohti NV-13:a, vaan jatkoi äsken mainittua linjaa klo 22.45 saakka, kääntyi Längdenistä noin 1 meripeninkulmaa pohjoiseen ja palasi samaa linjaa takaisin kääntyäkseen Nätelharun takalinjalle. Vähän oikais-ten on Karjala voinut kääntyä tälle linjalle ja samalla kohti NV-13:a noin klo 22.50. Ilmeisesti tällöin [REDACTED] havaitsi valon, jota kohti lähti ajamaan.

Alukset olivat tuolloin noin 5 meripeninkulman etäisyydellä toisistaan. Kansainvälisten meriteiden sääntöjen mukaan sivuvalojen näkyvyyden on pituudeltaan vähintään 50 metrin

aluksessa oltava vähintään 3 meripeninkulmaa. Voidaan pitää todennäköisenä, että [REDACTED] ei nähnyt Karjalaa kohti lähtiessään kuin tämän mastovalon, joiden näkyvyyden tulee olla vähintään 5 meripeninkulmaa.

Alukset kohtasivat toisensa Svartgrundin ja Nätelharun linjojen risteyksessä klo 23.00 ([REDACTED], VPTK, s. 213), jonne [REDACTED] oli ehtinyt Stor Stensjärin eteläpuolelta 2,5 meripeninkulman matkan 10 minuutissa. Tämä vastaa 15 solmun keskinopeutta. Todettuaan näkemänsä valon tykkivene Karjalan valoksi [REDACTED] oli varmistunut siitä, että oli tapahtunut jotakin vakavaa, koska kaikki valohavainnot olivat hävinneet ([REDACTED], VPTK, s. 117).

Karjala ja NV-13 sivuuttivat toisensa ja sivuutuksen jälkeen Karjala otti radiolla kanavalla 16 yhteyden NV-13:een tiedustellen onko sillä joitakin ongelmia ([REDACTED], VPTK, s. 110). Alukset siirtyivät kanavalle 13 ja [REDACTED] pyysi/käski Karjalaa mukaan etsintöihin ([REDACTED], VPTK, s. 110; [REDACTED], VPTK, s. 213) sanoen, että Yttre Västerlandin seutuvilla väylän eteläpuolella oli näkynyt valo, joka nyt oli häipynyt ([REDACTED], VPTK, s. 110).

Karikkoisten vesien vuoksi Karjala ei kuitenkaan pystynyt ajamaan väylän eteläpuolella eikä myöskään kääntymään palatakseen Koön linjalle. Pian Karjala ilmoittikin kanavalla 16, että se menee Lindskärin väylän kautta etelään. Tässä vaiheessa [REDACTED] otti yhteyden merivartioaseman päivystäjään ja pyysi hälyttämään pelastusristeilijän mukaan etsintöihin ([REDACTED], VPTK, s. 110). Hangon merivartioaseman asemapäiväkirjan (VPTK:n liite 7) mukaan kello oli tuolloin 23.20. Pelastusristeilijän päällikkö kertoo saaneensa hälytyksen klo 23.15 ([REDACTED], VPTK, s. 218).

NV-13 poistui väylältä Örnin luoteispuolella olevan saaren sivuitse Örnin länsipuolelle, josta jatkoi lounaaseen Adgrundin itäpuolelle. Tämän alueen pohjoispuolella NV-13 risteili melko laajalti Ytter Stensjärin ja Yttre Västerlandin välillä. Etsinnän aikana ammuttiin useita valoraketteja ([REDACTED], VPTK, s. 110; [REDACTED], VPTK, s. 207).

Noin klo 24.00 aikaan otti Russarön itäpuolelle ehtinyt pelastusristeilijä Russarö yhteyden NV-13:sta radiolla kanavalla 16. Yhteydenoton jälkeen siirryttiin kanavalle 6 ja NV-13 määräsi Russarön etsimään alueelle Adgrund-Västerland. Noin 10 minuutin kuluttua tästä NV-13 otti uudelleen yhteyden pelastusristeilijä Russaröön kehottaen tätä tarkastamaan Adgrundin niin läheltä kuin uskaltavat ja jatkaamaan sen jälkeen Stenskarin suuntaan ([REDACTED] VPTK, s. 219).

NV-13 pyysi noin klo 00.50 Savimatalan kohdalla Hankoon matkalla olevaa vartiolaiva Turvaa valaisemaan Savimatalan seutua mahdollisen haaksirikkoveneen etsimiseksi ([REDACTED] TPTK, s. 14; vrt. myös todistaja [REDACTED] [REDACTED], TPTK, s. 28). Sen perusteella, mitä jäljempänä vartiolaiva Turvaa koskevassa jaksossa todetaan, pyynnön esittämisaika on voinut olla varhaisempi, mahdollisesti jo klo 00.30.

Hangon merivartioaseman asemapäiväkirjan mukaan NV-13 saapui Tulliniemen laituriin klo 01.10 (VPTK:n liite 7). Voidaan olettaa, että se oli lähtenyt onnettomuusalueelta noin klo 00.50 tai aikaisemmin, mikäli paluumatkalla ajettiin hitaammin kuin 15 solmun nopeudella. NV-13 suoritti varsinaisella etsintäalueella etsintöjä noin 2,5 tunnin ajan.

[REDACTED] on kertonut antaneensa määräyksen etsintöjen lopettamisesta tuloksettomina 1.10.1978 klo 01.10 eli NV-13:n saavuttua jo laituriin ([REDACTED] VPTK, s. 110). Saadun selvityksen mukaan [REDACTED] oli ilmoittanut lopettamisesta radiolla tykkivene Karjalalle. Karjalan laivapäiväkirjan mukaan ilmoitus on annettu klo 01.05. Koska tällainen kellonaika merkitään päiväkirjaan minuutin tarkkuudella ([REDACTED] ilmoittanut tutkintatoimikunnalle 6.2.1979 tapahtuneen kuulemisen jälkeen) aikaa 01.05 voidaan pitää todennäköisimpänä määräyksen antamishetkenä. Karjalalle annetun ilmoituksen ovat kuulleet myös Hangon merivalvonta-aluekeskus, vartiolaiva Turva sekä pelastusristeilijä Russarö.

Viimeksi mainittu on jäänyt vielä ilmoituksen jälkeen oma-toimisesti merelle etsintään. Eri yksiköt ovat ilmoittaneet kuulleensa sanoman hieman eri aikoina välillä 01.00-01.15 (VPTK:n liite 5; [REDACTED], TPTK, s. 15; [REDACTED], VPTK, s. 219), mutta edellä olevan perusteella aikaa 01.05 voidaan pitää luotettavimpana.

Merivartiosto oli aloittanut etsinnät uudelleen sunnuntai-aamuna 1.10.1978 klo 05.50, jolloin [REDACTED] ja [REDACTED] olivat kahdestaan lähteneet NV-13:sta merelle. Todettuaan, että samaan aikaan oli kalastusaluksia lähdössä merelle oli [REDACTED] radioitse pyytänyt näitä tarkkailemaan merta, koska edellisenä iltana merellä oli lähetetty hätämerkkejä.

NV-13:n pursi- ja konepäiväkirjan mukaan klo 06.15 mereltä palaamassa olleen kalastusalus Veronican miehistö oli ilmoittanut radiolla merivartioveneelle havainneensa muovijollan noin 3 meripeninkulmaa Tärnskäristä itään (VPTK:n liite 9). Veronican päällikön kertoman mukaan löytöpaikka sijaitsi Lilla Tärnskäristä 1,5 meripeninkulmaa itä-koilliseen ([REDACTED], VPTK, s. 225). Jollan ympärillä vedessä oli kellunut kolme ruumista päät vedenpinnan alapuolella. NV-13 oli saapunut löytöpaikalle klo 6.30 aikaan. Ensimmäiseksi oli merestä nostettu muovijolla NV-13 veneen peräkannelle ja sen jälkeen ruumiit yksi kerrallaan samalla narut katkaisten. Samanaikaisesti muovijollan löytymisen aikoihin oli Veronican rinnalla ajaneen kalastusalus Woylandin miehistö havainnut meressä 100-200 metrin päässä jollasta oranssinvärisen pelastusliivin varassa kelluvan ruumiin. Tämä vainaja oli nostettu paikalle saapuneeseen pelastusristeilijä Russaröön. Muutaman sadan metrin päässä jollasta Hankoon päin NV-13:n miehistö oli tavannut merestä vielä pelastusliivien varassa kelluvan ruumiin, joka nostettiin veneen peräkannelle. Kaikki viisi ruumista kuljetettiin Hangon Itäsatamaan, jonne NV-13:n pursi- ja konepäiväkirjan mukaan oli saavuttu klo 7.30 aikaan.

NV-13 oli edelleen samalla miehistöllä lähtenyt ruumiiden luovutuksen jälkeen jatkamaan etsintää. Kello 10.30 he löysivät edellisten ruumiiden löytöpaikasta muutama sata metriä lounaaseen pelastusliivien varassa kelluvan ruumiin. Lähes välittömästi oli etsintöihin osallistunut merivartioston helikopteri havainnut tämän ruumiin löytöpaikan läheltä kaksi pelastusliivien varassa meressä kelluvaa ruumista. Nämä kolme ruumista oli kuljetettu NV-13:lla Hangon Länsisatamaan ja luovutettu poliisille pursi- ja konepäiväkirjan merkinnän mukaan klo 11.05 aikaan.

4.2.1.1.3. Pelastusristeilijä Russarö

Ensimmäiseen hälytysryhmään kuuluvan pelastusristeilijä Russarön päällikkö sai lauantaina 30.9.1978 klo 23.15 Hangon merivartioaseman päivystäjältä puhelimitse kotiinsa ilmoituksen Russarön linnakkeen itäpuolella havaituista punaisista raketeista ja valomerkeistä. Edelleen hän sai tietää, että merivartioston NV-13 vene oli jo paikalla etsimässä. Tavattuun Itäsatamassa koneenhoitajaksi mukaan lähteneen [REDACTED] he lähtivät kahdestaan pelastusristeilijällä sen sijoituspaikasta Hangon Itäsatamasta merelle noin klo 23.30 aikaan ([REDACTED], VPTK, s. 218). Etsintöjen aikana [REDACTED] hoiti aluksen päällikön tehtävät ja [REDACTED] toimi ruorimiehenä.

Ollessaan Russarön saaren itäpuolella noin klo 24 Malm otti VHF-radiokanavalla 16 yhteyden NV-13:een. Yhteydenoton jälkeen siirryttiin kanavalle 6 ja NV-13 määräsi pelastusristeilijä Russarön etsimään alueella Adgrund-Västerland [REDACTED], VPTK, s. 218). Noin kymmenen minuutin kulluttua tästä otti NV-13 uuden radloyhteyden pelastusristeilijään ja kehotti tätä tarkastamaan Adgrundin niin läheltä kuin mahdollista ([REDACTED], VPTK, s. 219).

Tutkaa käyttäen ja valonheittimellä aina välillä karikoita, saaria ja myös vettä valaisten suoritettiin etsintää kyseisillä alueilla ajaen ensin Adgrundin ympäri ja sieltä Yttre

Stenskärin luo ja edelleen takaisin Adgrundin suuntaan ([REDACTED] VPTK, s. 219). Noin klo 01.00 ilmoitti NV-13 etsintöjen lopettamisesta; mutta koska pelastusristeilijä Russarö oli aloittanut ne vasta puolen yön aikoihin, niin etsintöjä päätettiin jatkaa ilmoittamatta siitä kuitenkaan erikseen merivartioveneelle. Russarö ajoi vielä Adgrundin kautta Savimatalaan ja sieltä koko matkan yhä etsien takaisin Itäsatamaan, jonne se saapui 1.10.1978 klo 02.30 aikaan ([REDACTED] VPTK, s. 219).

Aamulla klo 04.30 pelastusristeilijä Russarö aloitti uudelleen etsinnät, joita se jatkoi aina pimeään tuloon saakka. Yksi aamulla löydetyistä onnettomuuden uhreista nostettiin pelastusristeilijään ja tuotiin Itäsatamaan ([REDACTED] VPTK, s. 220 ym.).

4.2.1.1.4. Tykkivene Karjala

Meripelastuksen hälytysryhmiin kuulumaton tykkivene Karjala oli onnettomuusiltana Lappohjan satamassa merivoimien päivystävänä aluksena 30 minuutin lähtövalmiudessa.

Puolustusvoimien viestikeskus 2:ssa Upinniemessä päivystäjänä toiminut tasopiirtäjä [REDACTED] sai Hangon merivalvonta-aluekeskukselta 30.9.1978 klo 21.25 viestin, jonka mukaan oli nähty punainen raketti, suuntima 80-90 astetta ja etäisyyttä Russaröstä noin 10 kilometriä (todistaja [REDACTED], VPTK, s. 196).

Tämän viestin [REDACTED] viestitti edelleen klo 21.28 Suomenlahden merivartioston esikunnan radioasemalle, klo 21.32 Merivoimien esikunnalle ja klo 21.45 Etelä-Suomen sotilasläännin esikunnalle ([REDACTED], VPTK, s. 197).

Saatuaan Hangon merivalvonta-aluekeskukselta klo 21.29 uuden viestin, jonka mukaan oli nähty vilkutettavan SOS-merkkejä, [REDACTED] ilmoitti siitä klo 21.30 Suomenlahden merivartioston esikunnalle, klo 21.32 Merivoimien esikunnalle (ilmoitus sisältänyt ilmeisesti molemmat viestit) ja klo 21.36 tykkivene Karjalalle ([REDACTED], VPTK, s. 197).

Tykkivene Karjalan päällikön mukaan aluksen saama ilmoitus sisälsi tiedon Russaröstä suuntaan 80-90 astetta havaituisista punaisista valoraketeista ([REDACTED], VPTK, s. 213). Päällikön tutkintatoimikunnalle 6.2.1979 kertoman mukaan hänen tietoonsa ei saatettu arvioitua etäisyyttä hätämerkkeihin. Tykkivene Karjalan päällikkö, kapteeniluutnantti [REDACTED], päätti itsenäisesti heti tiedon saatuaan lähteä merelle.

Tykkivene Karjala lähti Lappohjasta klo 21.50 ja teki siitä asianmukaisen lähtöilmoituksen Viestikeskus 2:lle. Ollessaan matkalla Koön linjaa etelään tykkivene Karjala otti noin klo 22.30 radioyhteyden Hangon merivalvonta-aluekeskukseen ja sai sieltä uuden suuntiman 70-80 astetta ja ruutupaikan 18 N1 B12. Onnettomuuspaikan on myöhemmin todettu olleen mainitun ruudun länsilaidalla. Ruudun sivu on 2 kilometriä pituinen. Tämän tarkempaa paikanmäärittystä Karjala ei missään vaiheessa myöhemminkään saanut ([REDACTED], VPTK, s. 213).

Saamansa uuden suuntiman perusteella [REDACTED] arvioi tilanteen uudelleen ja klo 22.45 Karjala kääntyi ympäri kulkemallaan Koön linjalla noin 1 meripeninkulmaa Längdenistä pohjoiseen ja lähti Nätelharun linjalle ja sitä myöten lähteen päin. [REDACTED] muistikuvan mukaan kääntyminen Koön väylällä tapahtui idän kautta ([REDACTED], tutkintatoimikunnassa 19.2.1979).

Kello 23.00 Karjala kohtasi NV-13:n Svartgrundin väylän risteyksessä ja otti siihen yhteyden VHF-radiolla kanavalla 16 ([REDACTED], VPTK, s. 213). Yhteydenoton jälkeen siirryttiin kanavalle 13 ja [REDACTED] sai tietää, että Yttre Västerlandin seutuvilla väylän eteläpuolella oli nähty valo, joka nyt oli häipynyt ([REDACTED], VPTK, s. 110). Tällöin [REDACTED] pyysi Karjalaa mukaan etsintöihin ([REDACTED], VPTK, s. 110) ja käski sitä siirtymään avomeren puolelle, koska tykkiveneellä on parempi tutka. Itse [REDACTED] mainitsi koluavansa saaristoalueen ([REDACTED], VPTK, s. 213).

Karjalan tarkoituksena oli kääntyä takaisin ja mennä Koön väylää ulos, mutta kapealla väylällä 74 metrin pituisen aluksen kääntäminen on vaikeaa, joten päällikkö päätti jatkaa eteenpäin Kummelskärin linjalla ja sitä myöten avomerelle oletetun onnettomuusalueen eteläpuolelle. Tästä ilmoitettiin NV-13:lle. Käännyttäessä Kummelskärin linjalle totesi [REDACTED] [REDACTED] että takalinjan alempi linjaloisto oli sammunut ([REDACTED], VPTK, s. 213-214). Tästä ei kuitenkaan tehty asianmukaista ilmoitusta merenkulkuviranomaisille.

Ennen Kummelskärin linjaa Karjalasta ammuttiin valoraketti ja valonheitintä käytettiin aika ajoin. Karjalassa oli tuolloin vain yksi valonheitin, sillä muut kaksi varustettiin kuuluvaa valonheitintä oli epäkuntoisuuden vuoksi poistettu vaihtamista varten ([REDACTED], VPTK, s. 213).

[REDACTED] näkemyksen mukaan valoraketista ei kuitenkaan ollut sanottavaa apua, koska sillä oli myös häikäisyvaikutus.

Sivuutettaessa Inre Västerlandin saarta sitä yritettiin valaista valonheittimellä, mutta valonheittimen heikkotehoisuudesta johtuen saarta ei saatu näkyville, vaikka se ilman valaistusta näkyi tummana silhuettina ([REDACTED], VPTK, s. 214). Jatkossa valonheitintä käytettiin pelkästään vedenpinnan valaisemiseen. Inre Västerland sivuutettiin siten, että se jäi Karjalasta katsottuna aluksen oikealle puolelle. Myöhemmin on todettu, että Inre Västerlandin sivuutus- hetkellä Viikingin uppoamispaikka jäi Karjalan vasemmalle puolelle noin 0,7 meripeninkulman etäisyydelle. Russarön vartiotorin havaintojen perusteella Karjala oli klo 23.27 noin 5,4 meripeninkulman etäisyydellä tornista (VPTK:n liite 5). Tämän nojalla voidaan olettaa edellä mainitun saaren sivuutusajaksi noin klo 23.40. Inre Västerlandin sivuutuksen jälkeen Karjala loittoni Viikingin uppoamispaikasta eikä enää tullut 2 meripeninkulmaa lähemmäksi sitä.

Tämän jälkeen Karjala ajoi Grönbådagrundin eteläpuolelle linjalle Russarön majakka - Ajaxin poiju. Tällä linjalla ajettiin edestakaisin hiljaisella vauhdilla muutamia kertoja,

kunnes klo 01.05 NV-13 määräsi etsinnät lopetettaviksi. Ajon aikana yritettiin tutkan avulla saada paikallistetuksi merkkejä, jotka eivät sovi maastoon. Mitään tällaista ei kuitenkaan todettu. ([REDACTED], VPTK, s. 214).

Koko etsinnän ajan Karjalassa kuunneltiin radioliikennettä kolmella kanavalla, nimittäin kanavalla 16, merivalvontakanavalla ja merivoimien alusten yhteyskanavalla.

Lappohjasta lähtiessään saamaansa punaista valorakettia koskevaa ilmoitusta lukuun ottamatta etsintöihin osallistunut ja merivoimien päivystävänä aluksena toiminut tykkivene Karjala ei saanut tietää muista Russarön linnakkeen vartiornista tehdyistä havainnoista. Kuitenkin useat maissa toimivat yksiköt olivat niistä tietoisia; nimittäin Hangon merivartioasema, Hangon merivalvonta-aluekeskus, viestikeskus 2, Suomenlahden merivartioston esikunta, Merivoimien esikunta ja Etelä-Suomen sotilasläänin esikunta.

4.2.1.1.5. Vartiolaiva Turva

Rajavartiolaitokselle kuuluva vartiolaiva Turva toimii Suomenlahden merivartioston ulkovartioaluksena. Se ei kuulu minkään meripelastusalueen hälytysryhmiin, koska se on merivartioston komentajan eikä yksittäisen merivartioalueen päällikön alainen. Aluksen toiminta-alue on Suomenlahden merivartioston alue, mutta tilapäisesti se voi suorittaa erityisiä tehtäviä myös muiden merivartiostojen alueilla.

Suomenlahden merivartioston meritoimiston päällikkö oli antanut 26.9.1978 Turvalle toimintakäskyn ajaksi 28.9. - 5.10. 1978. Syyskuun 30 päivänä 1978 Turva oli ollut tämän käskyn ja erityiskäskyn mukaisesti aamusta klo 15.00 saakka rajavartiolaitoksen esikunnan käytössä, koska aluksella oli järjestetty samana päivänä kunniarajajääkäreille pidettyyn tilaisuuteen liittyvä risteily Helsingin lähivesillä ja sen yhteydessä tarjottu lounas. Merirajan vartiointiin liittyvien tehtävien ohella toimintakäskyssä oli Turvalle annettu

tehtäväksi merivartioston komentajan, komentajakapteeni [REDACTED] [REDACTED] kuljetus 1.10.1978 klo 8.00 mennessä Hankoon, jolloin Salonsaarella oli tarkoitus pitää tarkastus Hangon merivartioasemalla kyseisenä päivänä (TPTK:n liitteet 2 ja 3; [REDACTED] TPTK, s. 9).

Vartiolaiva Turvan päällikkönä toimi luutnantti [REDACTED]. Hänen lisäksi aluksen miehistönä oli neljä päällystöön kuuluvaa ja seitsemän merivartijaa. Komentajakapteeni [REDACTED] oli sekä oman kertomansa että [REDACTED] kertomuksen mukaan aluksella matkustajana. Hän on merivartioston komentajana kaikkien aluksella palvelevien merivartiomiesten suoranainen esimies. Aluksen päällikkyyks kuuluu kuitenkin sen päällikölle siinäkin tapauksessa, että hänen suoranainen esimiehensä on aluksella.

Matkalla Helsingistä Hankoon 30.9. klo 18.30 - 1.10. klo 01.25 Turva suoritti toimintakäskynsä mukaisia valvontatehtäviä ja sillä olisi voinut olla merellä näissä tehtävissä koko yön edellyttäen vain, että [REDACTED] ehtii Hankoon klo 8.00 mennessä. Aluksen ja sen miehistön toiminta, muun muassa vahtivuorojen järjestely, perustui [REDACTED] käskyihin ja hän oli itsekin mukana vahtivuoroissa. Tutkintatoimikunnan käsityksen mukaan [REDACTED] on Turvan Hangon matkan ajan ollut virkamatkalla mutta ei työssä. Tätä osoittaa myös se, että yliluutnantti [REDACTED] oli 29.9.1978 klo 16.15 virkaajan päättyessä vuorolistan mukaisesti ottanut vastaan komentajan kotipäivystäjän tehtävät, joihin kuuluvat myös meripelastuskeskuksen johtajan tehtävät.

Vartiolaiva Turvan päällikön ja miehistön toimimisvelvollisuus merihätätapauksessa määräytyy yleisen lain, merilain, rajavartiolaitosta koskevan lainsäädännön sekä rajavartiolaitoksen sisäisten ohjeiden ja käskyjen mukaisesti.

Alunperin Turvan oli tarkoitus lähteä matkalle Hankoon Helsingin Eteläsatamasta 30.9.1978 klo 16.00. Matkalla sen tarkoitus oli suorittaa toimintakäskyn mukaista kalastusvyöhykerajan valvontaa. Risteilyllä olleet kunniarajajääkärit

olivat poistuneet alukselta klo 15.00. Salonsaari oli ollut mukana kyseisellä risteilyllä ja poistuessaan alukselta yhdessä vieraiden kanssa hän ilmoitti käyvänsä vaihtamassa vaatteita, minkä vuoksi lähtö siirtyy puolta tuntia myöhemmäksi eli klo 16.30:een. Myöhemmin hän otti kuitenkin radiolla kaksi eri kertaa yhteyden alukseen ilmoittaen ensin, että lähtö siirtyy klo 17.30:een ja sitten, että se siirtyy klo 18.30:een. Hän saapui alukselle klo 18.30, jolloin alus lähti välittömästi matkalle. Lähdön viivästymisen syyksi [REDACTED] on ilmoittanut, ettei hän ehtinyt aikaisemmin varustautua tarkastusmatkalle. Kun alus kuuluu Suomenlahden merivartiostolle, komentajalla oli valta siirtää sen lähtöä.

Turvan toiminta-alueena kalastusvyöhykerajan valvonnassa oli mainittuna yönä Porkkalan majakan ja Russarön majakan välinen alue. Laivapäiväkirjan mukaan Turva oli klo 21.17 noin 3 meripeninkulmaa Porkkalan majakasta suuntaan 162°. Tällöin oli vahtipäällikkönä merivartiomestari [REDACTED] jonka vahtivuoro oli klo 22.00-24.00. Klo 21.30 aikoihin alus saapui Hangon merivartioalueelle, jolloin se teki radiolla määräysten mukaisen saapumisilmoituksen. Ilmoituksen tekemisen tarkkaa aikaa ei ole merkitty asiakirjoihin, mutta mainittuna aikana vahtivuorossa ollut merivartija [REDACTED] on kuulustelussa kertonut, että ilmoitus on tehty noin klo 21.30.. [REDACTED] on kertonut, että "Hangon asema oli tietoinen, että Turva oli tulossa sinne. Tiedon he saivat noin klo 21.30, jolloin Turva siirtyi Hangon valvonta-alueelle (todistaja [REDACTED] TPTK, s. 48). Liiman on tutkintatoimikunnassa 16.2.1979 tarkentanut kertomustaan niin, että hän teki saapumisilmoituksen klo 21.20 Jussarön merivartioasemalle, missä Hangon merivartioalueen komentopaikka aikaisemmin oli. Jussarön merivartioasema oli ilmoittanut, että saapumisilmoitus tehdään nykyisin Hangon merivartioasemalle, mutta oli ottanut välittämättä ilmoituksen sinne. [REDACTED] on kertonut kuulleensa radiosta, kun Jussarö on antanut ilmoituksen Hangon merivartioasemalle.

Hangon merivartioaseman päivystäjä [REDACTED] on puolestaan kertonut, että hän oli hälytyksen tultua, mutta ennen [REDACTED] merivartioasemalle saapumista soittanut Jussarön merivartioasemalle ja tiedustellut Turvan olinpaikkaa. Tällöin hän oli saanut vastaukseksi, että Turva on Jussarön itäpuolella [REDACTED], VPTK, s. 125 sekä [REDACTED], VPTK, s. 107, joka kertoo [REDACTED] saamisestaan tiedoista). [REDACTED] on kertonut tutkintatoimikunnassa 4.1.1979, ettei hän ole ollut Turvaan radioyhteydessä, mutta on kertonut saaneensa tietää, että Turva on ollut Porkkalan ja Bogaskärin välillä silloin, kun hän on soittanut Jussarön asemalle. [REDACTED] on kertonut saaneensa Suorsalta tämän Jussaröstä saamat tiedot heti merivartioasemalle saavuttuaan ([REDACTED], VPTK, s. 107).

Turva on laivapäiväkirjan mukaan ajanut keskimäärin 12 solmun nopeudella aina siihen saakka, kun se ryhtyi valonheittimillään valaisemaan Savimatalan aluetta Hangon edustalla, jolloin se saamansa tehtävän suorittamiseksi alensi nopeutensa 5 solmuun.

Laivapäiväkirjaan on tehty määräysten mukaiset merkinnät aluksen paikoista tiettyinä kellonaikoina. Seuraavaan taulukkoon on merkitty kyseiset paikat laivapäiväkirjan merkintöjen mukaisina. Tutkintatoimikunta on täydentänyt taulukkoa merkitsemällä siihen kunkin paikan etäisyyden onnettomuuspaikasta meripeninkulmina sekä ajan, jonka kuluessa alus ehtisi sinne 12 ja 15 solmun nopeudella. Viimeksi mainittu on Turvan huippunopeus.

Klo	Paikka	Etäisyys veneen uppoamispaikalle	Aika veneen uppoamispaikalle 12s / 15s
21.00	$\varphi = 59^{\circ}51,5'P$ $\lambda = 24^{\circ}26,5'I$	47 mpk	3 h 55 min / 3 h 08 min
21,17	$\varphi = 59^{\circ}49,5'P$ $\lambda = 24^{\circ}20,0'I$	43 mpk	3 h 35 min / 2 h 52 min
22.00	$\varphi = 59^{\circ}45,9'P$ $\lambda = 24^{\circ}02,6'I$	32 mpk	2 h 40 min / 2 h 08 min
23.00	$\varphi = 59^{\circ}42,0'P$ $\lambda = 23^{\circ}39,7'I$	20 mpk	1 h 40 min / 1 h 20 min
24.00	$\varphi = 59^{\circ}41,2'P$ $\lambda = 23^{\circ}15,1'I$	8,5 mpk	42 min / 34 min
00.40	Savimatalla sivulla.	2,5 mpk	12,5 min/ 10 min
00.50	ei paikan- määrittystä Russarön torni ts = 238 ² , et. 1,4	2,5 mpk	etäisyys veneen uppoamispaikalle kasvava, etäi- syys Hankoon 3 mpk

Laivapäiväkirjaan merkittyjen sijaintipaikkojen perusteella voidaan myös päätellä, että Turva on ajanut Porkkalan majakan luota Hangon sisääntuloväylän päähän lähes suorinta, mahdollista reittiä. Kalastusvyöhykkeen valvonta ei vaikuttanut matkanopeuteen, koska tutkasta on voitu todeta, ettei vyöhykerajan läheisyydessä ole kyseisenä yönä ollut kalastusaluksia ([redacted] tutkintatoimikunnassa 16.2.1979). Niitymäki antoikin noin klo 23.00 määräyksen, että alus ajaa suoraan Hankoon ([redacted] TPTK, s. 14).

Turva ei ole saanut nimenomaan sille tarkoitettua ilmoitusta Hangon edustalla havaituista hätämerkeistä eikä käynnissä olleesta etsinnästä ennen kuin se sai aikaisemmin mainitun valaisupyynnön. Hangon merivartioaseman päivystäjän hälytysohjeen mukaan päivystäjän on merihätätapauksessa heti hälytettävä muun muassa vartioalus, joka on alueella.

Turva on saanut tietoja tilanteesta onnettomuusalueella seuraavasti:

Komentosillalla vahtivuorossa ollut merivartija [REDACTED] on kertonut kuulleensa hieman ennen klo 22.00 radiosta Hangon merivartioaseman ja merivartioveneen välistä keskustelua. Tässä keskustelussa on kysytty jotakin, että "näkyykö niitä raketin ampujia" ([REDACTED], TPTK, s. 48). Tutkintatoimikunta on kokouksessaan 16.2.1979 [REDACTED] kuullessaan pyrkinyt saamaan lisäselvitystä mainitusta radioviestityksestä, koska muiden tutkimustietojen perusteella NV-13 ja Hangon merivartioasema olisivat olleet radioyhteydessä ensi kerran vasta noin klo 23.20, jolloin NV-13 pyysi merivartioasemaa soittamaan pelastusristelijä Russarön päällikölle ja pyytämään pelastusristeilijää mukaan etsintöihin. Liiman on kertonut, että hän on kutsujen perusteella todennut viestityksen merivartioaseman ja veneen väliseksi. Viestityksen ajankohdasta hän muistaa, että se oli suhteellisen pian Hangon merivartioalueelle saapumisen jälkeen ja joka tapauksessa ennen kuin komentajakapteeni [REDACTED] tuli käymään komentosillalla. Tieto suunnilleen näihin aikoihin tapahtuneesta radioliikenteestä, jossa merivartiovene olisi ollut toisena osapuolena sijaintipaikkojaan ilmoittaen, esiintyy Hangon rannikkopatteriston esikunnan virkapaikalla toimivan päivystäjän, ylivääpeli [REDACTED] kertomuksessa (VPTK, s. 199). [REDACTED] ei kuitenkaan tutkintatoimikunnassa 19.2.1979 pystynyt tarkentamaan tietoa.

[REDACTED] kanssa samassa vahtivuorossa vahtipäällikkönä ollut merivartiomestari [REDACTED] on kuullut noin klo 23.10-23.30 laivan radiosta, että Hangon edustalla on nähty hätäraketit ja etsinnät ovat siellä käynnissä (todistaja [REDACTED], TPTK, s. 39, uudistettu tutkintatoimikunnassa 16.2.1979). Hän ilmoitti asiasta päällikölle vasta vahdinvaihdon yhteydessä klo 24.00. [REDACTED] mainitsemaan ajankohtaan sijoittuvat sekä NV-13:n ja Karjalan että NV-13:n ja Hangon merivartioaseman viestiyhteydet (viimeksi mainittu koskien Russarön hälyttämistä paikalle). Molemmat

viestitykset on kuultu Turvalla, sillä [REDACTED] on ollut tietoi-
nen sekä Russarön että Karjalan osallistumisesta etsintään
[REDACTED], TPTK, s. 48). Kuultu viestiliikenne ei aiheut-
tanut Turvalla toimenpiteitä.

Turvan päällikkö, luutnantti [REDACTED] otti vahti-
päällikön tehtävät vastaan Heikkiseltä klo 24.00. [REDACTED]
on kertonut tutkintatoimikunnassa 14.12.1978, että vahdin-
vaihdon yhteydessä [REDACTED] oli kertonut hänelle Hangon
edustalla käynnissä olevasta etsinnästä ja siitä, että et-
sinnässä on mukana kolme alusta. [REDACTED] kuuli vuoronsa
alettua myös etsintään liittyvää radioliikennettä, jonka kel-
lonajan perusteella on täytynyt olla NV-13:n ja pelastusris-
teillä Russarön välistä keskustelua. Hän oli äänen perus-
teilla tunnistanut [REDACTED] olevan mukana etsinnässä. [REDACTED]
[REDACTED] on kertonut poliisin suorittamissa kuulusteluissa
19.10. ja 7.11.1978, että Turva sai noin klo 00.50 [REDACTED]
[REDACTED] kehotuksen valaista Savimatalan seutua haaksirikkoveneen
löytämiseksi ([REDACTED], VPTK, s. 216; sama TPTK, s.
14). Samanaikaisesti komentosillalla ollut merivartija [REDACTED]
[REDACTED] on kertonut, että pyyntö tuli noin 00.30 (todistaja
[REDACTED], TPTK, s. 34). [REDACTED] on kertonut po-
liisitutkinnassa 19.10.1978, että Savimatalan kohdalla Turva
oli klo 00.40 [REDACTED], VPTK, s. 216). Turvan
laivapäiväkirjassa (ks. laivapäiväkirjan ote, liite 28) on
marginaalissa alhaalla merkintä, että sarakkeesta "Tapahtu-
mat" puuttuu merkintä. "00.50 saatu NV-13:lta pyyntö
valaista Hangon sisääntuloväylän vartta, varsinkin Savima-
talan kohdalla, mahdollisen onnettomuuden johdosta. Korj.
TN ". Päiväkirjan samalla sivulla sarakkeessa "Kulkumerkin-
nät" on merkintä "00.40 Savimatala I-K 21", joka tarkoittaa,
että Savimatala oli kyseisellä hetkellä kohtisuoraan aluksen
oikealla sivulla ja että siirryttiin merikartalle n:o 21.

Tämän perusteella ja edellyttäen, että Turva oli ajanut
noin 12 solmun nopeudella aina valaisupyynnön tulohetkeen
saakka, on kuitenkin ilmeistä, että Turva olisi klo 00.50

125

jo sivuuttanut Savimatalan ja ollut siitä noin 2 meripeninkulmaa länsiluoteeseen.

██████████ on laatinut Obbnäsissä 3.10.1978 päivätyn selostuksen "VL Turvan toimenpiteet Hangon veneonnettomuuteen 30.9.1978 liittyen". Selostuksen vasemmassa yläkulmassa on merkintä "Viite. komentajan käsky" (VPTK:n liite 33 ja TPTK:n liite 5). Selostus on laadittu Rajavartiolaitoksen esikunnan päätettyä hankkia Suomenlahden merivartioston eri yksiköiltä raportit niiden toiminnasta onnettomuuden yhteydessä. Tässä selostuksessa ██████████ toteaa: "VL Turva sai ensimmäisen tiedon onnettomuudesta 1.10. klo 00.30 Hangon mv-aseaman NV-13:lta. Alus oli tällöin Hangon sisääntuloväylän päässä matkalla Hankoon.---" ██████████ on kertonut, että etsintöjen lopettamisilmoitus tuli klo 01.15 ja Turva kiinnittyi Hankoon klo 01.25 (██████████, TPTK, s. 15). Sen perusteella, mitä tykkivene Karjalan kohdalla s. 118 on todettu, lopettamisilmoitus on ilmeisesti annettu klo 01.05. Kun ██████████ on kertonut, että valaisupyynnö annettiin noin kello 00.30 ja etsintää suoritettiin noin 20-30 minuuttia (██████████, TPTK, s. 34), on mahdollista, että valaisupyynnö on annettu ennen klo 00.50, mahdollisesti jo klo 00.30.

██████████ on harkinnut myös aluksensa kumiveneen toimintavalmiiksi saattamista, mutta on luopunut tästä, koska ilmoitus etsintöjen lopettamisesta on tullut samanaikaisesti. Turva ei ole saanut nimenomaan sille tarkoitettua lopettamisilmoitusta, vaan on kuullut Karjalalle annetun ilmoituksen.

██████████ on tutkintatoimikunnassa 14.12.1978 kertonut, että hän katsoi saamiensa tietojen perusteella kysymyksessä olleen rutiininomaisen etsinnän. Kun hän lisäksi oli viestiliikenteen perusteella päässyt käsitykseen, että etsinnässä on jo mukana kolme alusta, hän katsoi etsinnän johdon hallitsevan tilanteen. Tällaisessa tilanteessa Turva oli etsinnän johtajan käskettävissä ja Turva suorittikin häneltä saamansa

erityistehtävän, sisääntuloväylän sivustan valaisemisen. Turvan toinen perämies, yliluutnantti [REDACTED] on todennut poliisitutkinnassa, että etsintään liittyvä viestiliikenne oli huomioitu Turvalla, mutta koska alus oli vielä liian kaukana todennäköiseltä tapahtuma-alueelta, asia ai antanut aiheita toimenpiteisiin (todistaja [REDACTED] TPTK, s. 27).

Komentajakapteeni [REDACTED] sai tietää käynnissä olevasta etsinnästä ensi kerran saapuessaan klo 23 aikoihin komentosillalle. Hän oli klo 21.00 siirtynyt laivan messistä hänelle varattuun vierashyttiin makuulle. Ajankohtaa, jona [REDACTED] tuli käymään komentosillalle, ei ole tarkoin pystytty selvittämään. [REDACTED] itse muistaa tämän tapahtuneen hieman ennen klo 23 ([REDACTED], TPTK, s. 10). Vahtipäällikkönä ollut [REDACTED] on kertonut, että [REDACTED] oli tullut käymään komentosillalla noin klo 23.10-23.30 ([REDACTED], TPTK, s. 39). Vahtivuorossa ollut merivartija [REDACTED] taas on kertonut [REDACTED] käyneen ohjaamossa noin klo 22.30-23.00, jolloin tämä on jutellut [REDACTED] kanssa. [REDACTED] kertoo olleensa komentosillalla noin tunnin ajan ([REDACTED], TPTK, s. 10).

Komentosillalta [REDACTED] on siirtynyt laivan messiin ([REDACTED], TPTK, s. 10). Hän ei ole todennäköisesti ollut komentosillalla enää klo 24 aikaan, koska [REDACTED] on kertonut, ettei ole ollut [REDACTED] kanssa tekemisissä enää sen jälkeen, kun matkalla valvonta-alueelle oli keskustellut tämän kanssa noin tunnin ajan. Keskustelun päätyttyä [REDACTED] oli jäänyt messiin ([REDACTED], TPTK, s. 14), joten [REDACTED] ja [REDACTED] ovat eronneet jo ennen klo 21. [REDACTED] ja [REDACTED] ovat tavanneet [REDACTED] messissä tultuaan sinne vahtivuoronsa päätyttyä ([REDACTED], TPTK, s. 40; [REDACTED], TPTK, s. 48). [REDACTED] on kertonut tulleen tietämään merellä käynnissä olleesta etsinnästä, mutta ei tullut tietämään sitä, että se koskee merihädässä olevia ([REDACTED], TPTK, s. 10). [REDACTED] on kertonut maininneensa käynnissä olevasta etsinnästä [REDACTED]

██████████ komentosillalla (██████████, TPTK, s. 39).
 ██████████ katsoo myös ██████████ tienneen etsinnästä, koska
 tämä on voinut seurata viestiliikennettä sekä komentosil-
 lalla että messissä olevasta kaiuttimesta. ██████████ mukaan
 ██████████ ei ole ottanut tapahtumiin minkäänlaista kantaa
 (██████████, TPTK, s. 49).

On mahdollista, että ██████████ on voinut kuulla Karjalan
 ja NV-13:n välistä viestiliikennettä heti 23.00 jälkeen.
 Lisäksi hän on voinut kuulla NV-13:n pyynnön Russarön hä-
 lyttämisestä paikalle noin klo 23.20 sekä Russarön ja NV-13:n
 välisen viestien vaihdon klo 24 aikoihin.

NV-13:n Turvalle antaman valaisupyynnön ██████████ on ker-
 tonut kuulleensa messissä. Hän ei kuitenkaan tullut tietä-
 mään valaisupyynnön syytä ja on kertonut merellä valonhei-
 tintä jouduttavan käyttämään monista erilaisista syistä
 (██████████, TPTK, s. 10). Edelleen hän on kuullut et-
 sintöjen lopettamisilmoituksen. Laivan kiinnityttyä jo lai-
 turiin ██████████ on kertonut ██████████, ettei etsinnöis-
 sä ole havaittu meressä mitään (██████████, TPTK, s. 10).

4.2.1.1.6. Viestikeskus 2

Puolustusvoimien viestikeskus 2, joka toimii Upinniemen
 varuskunnassa, huolehtii puolustusvoimien viestitoiminnasta
 annettujen pysyvääsmääräysten mukaisesti. Viestikeskus ei
 kuulu meripelastusorganisaatioon, mutta meripelastukseen liit-
 tyviä, puolustustoimien yksiköiden välisiä viestejä kulkee
 käytännössä sen kautta. Viestikeskuksen henkilöstö on ylei-
 sen lain sekä puolustusvoimista annetun lainsäädännön ja sen
 nojalla annettujen määräysten alainen. Osa henkilöstöstä on
 virkamiehinä tai värvättyinä sotilaallisen käskyvallan alai-
 sia.

Onnettomuusiltana kello 22.00 saakka toimi viestikeskuksen
 viestittäjänä tasomerkitsijä ██████████. Hän sai klo
 21.25 Hangon merivalvonta-aluekeskukselta viestin, että
 Russarön tornista oli havaittu klo 21.22 suunnassa 80-90°,
 etäisyys noin 10 kilometriä, punainen valoraketti. Viestin

saadesaan hän ohjeiden mukaisesti varmisti soittajalta, että myös merivartiosto oli asiasta tietoinen. Hän ilmoitti viestin klo 21.28 Suomenlahden Merivartioston esikunnan radioasemalle, klo 21.32 Merivoimien esikunnalle ja klo 21.45 Etelä-Suomen sotilasläänin esikunnalle.

Kello 21.28 sai Hangon merivalvonta-aluekeskus Russarön tornilta viestin, että samasta paikasta annetaan vilkulla SOS-merkkejä. Suunnaksi ilmoitettiin nyt 76° ja etäisyydeksi edelleen 10 kilometriä. Merivalvonta-aluekeskus viestitti tämän edelleen viestikeskus 2:lle klo 21.29, mikä viestikeskuksessa on myös merkitty saapumisajaksi. Merivalvonta-aluekeskuksen päivystäjä [REDACTED] on kertonut (VPTK, s. 193), että hän viestitti eteenpäin tarkennetun havaintosuunnan. Havaintosuunta esiintyy myös aluekeskuksen viesti-ilmoituskaavakkeiden perusteella laaditussa selvityksessä (VPTK:n liite 5, s. 1). Sen sijaan suuntaa ei ole merkitty viestikeskus 2:n meriviestiluetteloon, vaan siinä on merkintä "vilkutetaan SOS-merkkiä" (VPTK:n liite 6). Viestikeskus 2 viestitti ilmoituksen edelleen Suomenlahden merivartioston esikunnalle klo 21.30, Merivoimien esikunnalle klo 21.32 ja tykkivene Karjalalle klo 21.36. Tykkivene Karjala ei ole saanut ennen lähtöhetkeään muuta suuntaa kuin ensimmäisessä viestissä mainitun $80-90^{\circ}$ eikä mainintaa etäisyydestä ([REDACTED], VPTK, s. 213 ja uudelleen tutkintatoimikunnan kokouksessa 6.2.1979).

Kun Russarön torni oli klo 21.41 havainnut tulenlieskoja oletetulta onnettomuuspaikalta, myös viestikeskus 2 sai asiasta ilmoituksen. Ilmoitus on merkitty meriviesti-ilmoitukseen "näkyä tulta, joko tulipalo tai valomerkkiä, joku tankki-alus ja merivartiosto menossa paikalle". Tämän viestin saapumisaikaa ei ole ilmoitukseen kiireen vuoksi merkitty ([REDACTED], VPTK, s. 197), mutta ilmoitus on annettu merivalvonta-aluekeskuksen mukaan klo 21.44 (VPTK:n liite 5, s. 1). Viestikeskus 2:lta tämä on viestitetty Merivoimien esikunnalle klo 21.49 ja Etelä-Suomen sotilasläänin esikunnalle klo 21.51. Karjalalle ei tätä viestiä ole todettu viesti-

tetyn. Karjalan lähtö tapahtui klo 21.50, mutta lähtöpäätös oli tehty heti klo 21.36 saapuneen viestin perusteella ([REDACTED], VPTK, s. 213 ja tutkintatoimikunnan kokouksessa 6.2.1979).

[REDACTED] työvuoro päättyi klo 22.00. Seuraavan vuoron aikana meriviesti-ilmoitukseen on tehty merkintä, jonka mukaan punaisten valojen on havaittu kadonneen, suunta 70-90°, etäisyys 10 kilometriä, klo 22.14. Viesti vastaa sisällöltään aluekeskuksesta klo 22.23 lähetetyksi merkittyä viestiä ja viestin saapumisajaksi on viestikeskus 2:ssa merkitty samoin klo 22.23 (VPTK:n liitteet 5 ja 6).

Tämän jälkeen viestikeskus 2:n meriviesti-ilmoituksessa esiintyy vain tykkivene Karjalan liikkumista koskevia viestejä, jotka ovat tulleet merivalvonta-aluekeskuksesta.

4.2.1.2. Eräät pelastustoimiin osallistumattomat yksiköt

4.2.1.2.1. Hangon luotsiasema

Hangon luotsiasema kuuluu meripelastuksen I hälytysryhmään. Luotsiasemalla on kaksi teräsrunkoista luotsikutteria, nopea- kulkuinen lasikuituvene sekä viittavene. Syyskuun lopussa oli toinen kuttereista huollossa. Veneet, viittavenettä lukuunottamatta, ovat tutkalla varustetut ja jatkuvassa lähtövalmiudessa.

Koska luotsihenkilökunta ei kuulu työaikalainsäädännön alaisuuteen, toimitaan asemilla yleensä viikko työtä - viikko vapaata -periaatteen mukaisesti. Hangon luotsiasemalla on luotsipäivystäjä, "ensimmäisen vuoron luotsi", joka työskentelee tornimaisen asemarakennuksen ylimmässä kerroksessa. Hän on vartiassa siihen saakka, kunnes joutuu luotsaustehtävään. Hänen on huolehdittava siitä, että seuraavana vuorolistassa oleva luotsi, "toisen vuoron luotsi", saapuu jatkamaan päivystystä. Käytännössä vuorot on järjestetty niin, että luotsipäivystäjä vapautuu tehtävästään ja siirtyy

viimeiseksi vuorolistalla, jollei hänelle kahdentoista tunnin kuluessa päivystyksen alkamisesta ole tullut luotsattavaa alusta. Tämä järjestelmä takaa jonkinlaisen vapaa-ajan myös työviikolla.

Päivystäjän tehtäviin kuuluu mm. puhelin- ja radiopäivystys sekä tutkalla ja aistein tapahtuva valvonta, Hangon luotsivanhin [REDACTED] on kertonut tutkintatoimikunnalle 4.1.1979, että näkö- ja kuulohavainnoin suoritettava valvonta on nyttemmin elektroniikan kehittymisen takia jäänyt "lapsipuolen asemaan".

Luotsipäivystäjän huone on L-kirjaimen muotoinen ja huoneessa on ikkunoita jokaisella seinällä, jotka antavat mahdollisuuden tähyttämiseen ympäri merihorisontin. Työpöytä on ikkunan ääressä, L-kirjaimen pitkällä sivulla. Radiokalusto ja tutka ovat L-kirjaimen lyhyessä sakarassa noin viiden metrin päässä päivystäjän työpöydästä. Päivystäjän työpöydän äärellä istuttaessa rakennuksen kulma estää näkemästä onnettomuusalueelle.

Onnettomuusiltana toimi päivystäjänä luotsi [REDACTED] joka on kuollut 30.1.1979. Hän oli aloittanut vartion 30.9.1978 klo 18.00, jolloin edellinen vartiomies [REDACTED] oli lähtenyt luotsaustehtävään. [REDACTED] oli päivystäjänä 1.10.1978 klo 04.30 saakka, jolloin hän lähti luotsaamaan saaristoväylää pitkin Naantalın suuntaan matkalla ollutta Volgoneft 106-alusta. Luotsiaseman alemmissa kerroksissa olivat "toisen vuoron luotsi" [REDACTED] sekä luotsikutterinhoitajat [REDACTED], [REDACTED] ja [REDACTED] ([REDACTED], VPTK, s. 264, tarkistettu tutkintatoimikunnassa 4.1.1979). Paraistenportin luotsiaseman luotsi [REDACTED] saapui Paraistenportilta Volgoneft 137-aluksella klo 01.35 Hankoon. [REDACTED] ja [REDACTED] noutivat hänet luotsiasemalle, jonne saavuttiin klo 01.45 (tarkistettu toimikunnassa 4.1.1979; [REDACTED] maininta VPTK:n s. 266, että hän olisi käynyt noutamassa [REDACTED], perustuu väärinkäsitykseen). Kukaan paikalla olleista ei muista käyneensä

päivystyshuoneessa [REDACTED] päivystysvuoron aikana. [REDACTED] kävi siellä sopimassa kotimatkastaan, mikä tapahtui Volgoneft 106-:n mukana.

Hangon merivartioaseman päivystäjän hälytysohjeen mukaan luotsiasema on hälytettävä heti merihätätapauksen tultua tietoon. Luotsiasemalle ei onnettomuusiltana ole tehty lainkaan ilmoitusta havaituista hätäraketeista eikä käynnistetyistä etsintä- ja pelastustoimista.

[REDACTED] on poliisitutkinnassa kertonut kuulleensa noin tunnin kuluttua merivartioveneen liikkeelle lähdöstä radiosta heikon viestin "Oletteko nähneet punaisia hätäraketteja" ja siihen yhtä heikkotehoisen vastauksen "Ei olla nähty mitään" ([REDACTED], VPTK, s. 265). Luotsiasemalla kuuntelulla olleiden radioiden (VHF-16 ja 13 sekä HF-taajuus 2182 khz) sekä viestin ajankohdan ja sisällön perusteella on todennäköistä, että kysymys on ollut NV-13:n ja tykkivene Karjalan välisestä radioliikenteestä. Muita tietoja [REDACTED] ei ole onnettomuudesta saanut. Seuraavana aamuna hän on kuullut Volgoneft 106:lla ollessaan aamun pelastustoimiin liittynyttä radioliikennettä, mutta tiedon itse onnettomuudesta hän on saanut vasta Paraisilla klo 9.50 ([REDACTED], VPTK, s. 267).

[REDACTED] on lausunut luotsin velvollisuudesta osallistua meripelastustoimintaan, että päävastuu meripelastustoiminnasta kuuluu merivartiostolle, jonka tehtäviin kuuluu tarvittaessa ilmoittaa hätätilanteesta myös luotsille. Edelleen hän on kertonut, että luotsin velvollisuuksiin kuuluu myös oma-aloitteisesti ryhtyä meripelastukseen ja ilmoittaa asiasta merivartiostolle ([REDACTED], VPTK, s. 263). Viimeksimainitut velvollisuudet perustuvat luotsausasetuksen 27 §:ään ja vuonna 1978 annettuun meripelastusohjeeseen.

Kukaan muu luotsiasemalla mainittuna iltana olleista ei saanut tietoja onnettomuudesta. [REDACTED] on kertonut [REDACTED] klo 4.30 päivystysvuorojen vaihtumisen yhteydessä

kuulemastaan heikkotehoisesta radioliikenteestä, joka koski punaisia raketteja ([REDACTED], VPTK, s. 267).

[REDACTED] on kertonut kuulustelussa (VPTK, s. 265 ja 268), että pelastustoimiin olisi lähtenyt merivartioaseman rautavene (RV-33) eikä lasikuituvene (NV-13). Tutkintatoimikunnassa hän on kertonut 4.1.1979, että hän on nähnyt NV-13:a erittäin vähän ja koska hän näki lähtevästä merivartioveneestä vain perän, hän ei voi olla varma, mikä vene oli kysymyksessä. Tutkintatoimikunta on saanut tietää, että [REDACTED] kärsi vuoden 1978 loppupuolella [REDACTED], johon ajoittain liittyi muun muassa vaikeita [REDACTED] oireita. Sairaudesta saadun kuvan perusteella on mahdollista, että se on voinut vaikuttaa sekä Pirhosen havaintokykyyn että hänen antamansa kertomuksen luotettavuuteen. Kysymys siitä, minkä veneen hän on onnettomuusiltana havainnut, on vaivannut häntä jatkuvasti ja hän on vielä viikkoa ennen kuolemaansa ottanut asiassa yhteyttä tutkintatoimikuntaan ja [REDACTED]. Kun muun muassa tykkivene Karjala on näköhavainnoin tunnistanut etsinnän aikana NV-13:n, ei ole epäilystä siitä, että liikkeellä olisi ollut jokin muu merivartiovene. Tutkintatoimikunta on pyrkinyt myös selvittämään, olisiko [REDACTED] ollut onnettomuusiltana [REDACTED]. Luotsiasemalla kyseisenä iltana olleet työtoverit sekä sinne samana iltana noin klo 20.45 soittanut luotsivanhin [REDACTED] eivät kuitenkaan ole voineet tehdä tällaista havaintoa.

4.2.1.2.2. Hangon rannikkoradioasema

Posti- ja lennätinlaitoksen rannikkoradioasema on Meripelastusohje 78:n mukaan tarvittaessa hälytettävä. Hangon merivartioaseman päivystäjän ohjeissa ei siitä kuitenkaan ole erillistä mainintaa (VPTK:n liite 10).

Hangon rannikkoradioasemalla on jatkuva ympärivuorokautinen päivystys ja siellä on käytössä ja jatkuvalla kuuntelulla vastaanottimia VHF-, MF- ja HF-taajuusalueilla (todistaja [REDACTED], VPTK, s. 274). Jatkuva kuuntelu on mm. VHF-kanavalla 16.

Onnettomuusiltana toimi aseman päivystäjänä klo 24.00 saakka radiosähköttäjä [REDACTED]. Päivystysiltanaan hän muun muassa oli yrittänyt saada yhdistetyksi maista radiopuhelua vartiolaiva Turvaan siinä kuitenkaan onnistumatta. Illan kuluessa [REDACTED] ei saanut mitään viestiä hätäkanavilta eikä liioin kuullut puhuttavan mitään hätämerkeistä taikka onnettomuudesta (todistaja [REDACTED], VPTK, s. 276). [REDACTED] jälkeen päivystäjäksi tullut radiosähköttäjä ei 1.10.1978 klo 08.00 kestäneellä työvuorollaan liioin saanut mitään ilmoitusta havaituista hätäraketeista ([REDACTED], VPTK, s. 275).

4.2.1.2.3. Tulli

Hangon meripelastusalueen toiseen hälytysryhmään kuuluvan piiritullikamarin käytössä on yksi merikelpoinen vene, joka on tarkoitettu lähinnä sisäsaaristossa käytettäväksi. Vene on nopeakulkuinen ja varustettu hyvällä tutkalla. Venemiehillä ei ole minkäänlaista varallaolovelvollisuutta (todistaja [REDACTED], VPTK, s. 269).

Onnettomuusiltana tullilta ei pyydetty virka-apua etsintöihin ja jos olisi pyydetty, niin avun antaminen olisi riippunut siitä, jos vapaa-ajan vietossa olleet venemiehet olisi tavoitettu ([REDACTED], VPTK, s. 271).

Veneonnettomuudesta tullivalvontatarkastaja [REDACTED] oli saanut tietää seuraavana päivänä eli sunnuntaina 1.10.1978 klo 10.00 paikkeilla. Hän oli soittanut Hangon merivartiomalle ja tarjoutunut mukaan etsintöihin. [REDACTED] lähti yhdessä tullivartija [REDACTED] kanssa tulliveneellä Hangon sisäsatamasta klo 12.20 merivartiomasemalle, jossa Suomenlahden merivartioston komentaja oli antanut tullin etsintäpartiolle tehtäväksi suorittaa etsintöjä merialueella Russaröstä katsoen kaakko-lounas sektorissa yhteistoiminnassa merivartioston helikopterin kanssa ([REDACTED], VPTK, s. 269).

Päivän kuluessa [REDACTED] ja [REDACTED] löysivät tulliveneellä lukuisia tavaroita merestä, enimmäkseen Lilla Tärnskärin ja Västerbåran saarien lähetyviltä ([REDACTED], VPTK, s. 272-273). Yhden merikartan tai -lehden he olivat löytäneet Lilla Tärnskärin pohjoispuolelta ja suurimman osan muista kartoista Russarön itäpuoliselta alueelta. Merikarttasarja oli löytynyt 1-1,5 kilometrin etäisyydestä Russaröstä itään ([REDACTED], VPTK, s. 270).

4.2.1.2.4. Suomenlahden merivartioston esikunta

Suomenlahden merivartioston esikunnan päivystystoiminnasta huolehtii sen radioasema. Merivartioston komentajalle virkaajan ulkopuolella kuuluvista kiireellisistä tehtävistä, muun muassa meripelastuskeskuksen johtajan tehtävistä, huolehtii onnettomuusiltana komentajan kotipäivystäjänä toiminut yli-luutnantti Yrjö Häkkinen. Meritoimiston kotipäivystäjänä toimi luutnantti [REDACTED].

Esikunta sai tiedot onnettomuudesta puolustusvoimien viestikeskus 2:n kautta sekä suoraan Hangon merivartiostasemalta. Yliluutnantti [REDACTED] on laatinut vartiolaiva Turvan toimintaa koskevan poliisitutkinnan yhteydessä (merivartioston apulaiskomentajan sijainen) selvityksen onnettomuusillan tapahtumista esikunnassa (VPTK:n liite 33). Sen mukaan esikunta on saanut seuraavat hätämerkkejä ja etsintää koskevat viestit:

"Klo 21.30 VK-2 ilmoitti radioasemalle Russarön merivalvonnan havainneen klo 21.22 punaisia raketteja ts 080° - 090° et. n. 10 km.

Klo 21.33 VK-2 ilmoitti radioasemalle, että Russaröstä nähtiin myös SOS-merkkejä.

Klo 21.35 Hangon mv-asema ilmoitti radioasemalle, että vene on lähdössä paikalle.

Klo 22.30 VK-2 ilmoitti radioasemalle, että hätämerkit loppuivat klo 22.14.

Klo 01.20 Hangon mv-asema ilmoitti meritoimiston kotipäivystäjälle, ettei mitään löydy ja että etsinnät lopetetaan sekä edelleen että VL Turva oli ollut mukana etsinnässä."

Merkinnät viestien sisällöstä ja ajoista pitävät yhtä viestikeskus 2:n meriviesti-ilmoituksen kanssa.

Radioaseman päivystäjä on ilmoittanut kolmesta ensiksi mainitusta viestistä meritoimiston kotipäivystäjälle klo 21.36 (VPTK:n liite 33). Kun meritoimiston kotipäivystäjä on tässä yhteydessä saanut myös tiedon, että Hangon merivartioston vene on lähdössä paikalle, hän on voinut todeta merivartioston asianomaisen yksikön ryhtyneen toimenpiteisiin tapahtuneen johdosta. Tässä vaiheessa ei esikunnalla ole tutkintatoimikunnan käsityksen mukaan sillä silloin olleiden tietojen perusteella ollut syytä laajempien pelastustoimien käynnistämiseen.

Suomenlahden merivartioston käytössä on Helsinkiin sijoitettu helikopteri, mutta se oli onnettomuusiltana sidottu toiseen tehtävään samana iltana tapahtuneen lentokonekaappauksen vuoksi. Myöskään seuraavan aamun pelastustoimiin tämä helikopteri ei voinut osallistua, koska miehistö oli tehnyt niin pitkän työvuoron, ettei heillä ollut oikeutta lentoturvallisuusmääräysten mukaan lähteä lennolle. Siitä syystä päätettiin klo 7.30 aikaan lähettää Saaristomeren Turussa sijaitseva helikopteri paikalle.

4.2.1.2.5. Merivoimien esikunta

Merivoimien esikunta on saanut edellä jaksossa 4.2.1.1.6. mainitut viestit viestikeskus 2:lta. Viestit esikunta on ottanut vastaan valtakunnan merialueen valvontatehtävän puitteissa eivätkä ne ole aiheuttaneet esikunnalle toimimisvelvollisuutta. Toimimisvelvollisuus esikunnalle olisi syntynyt

vasta, jos meripelastusorganisaatio olisi pyytänyt puolustus-
toimilta sellaista virka-apua, jonka antamiseen vain esikun-
ta on toimivaltainen. Merivoimiin kuuluva tykkivene Karjala
on osallistunut pelastustoimintaan ohjeittensa mukaisesti
ja oma-aloitteisesti ilman eri käskyä heti tiedon asiasta
saatuaan. Karjala on myös tehnyt tämän tehtävän suorittami-
sesta säädetyn sisäisen ilmoituksen merivoimissa ([REDACTED]
[REDACTED] tutkintatoimikunnassa 6.2.1979).

4.2.1.2.6. Etelä-Suomen sotilasläänin esikunta

Etelä-Suomen sotilasläänin esikunta on saanut samat viestit
kuin Merivoimien esikunta. Viestien antamisen tarkoitus ja
esikunnan toimimisvelvollisuus on ollut sama kuin mitä edel-
lä Merivoimien esikunnan kohdalla on lausuttu.

4.2.1.2.7. Kalastusalus Sandefjord

Kalastusalus Sandefjordin, SF-421 päällikkö [REDACTED]
havaitti kertomansa mukaan 30.9.1978 noin klo 21.00 veneen
mastovaloksi otaksumansa valon ja valonheittimen valon
Mulanin eteläpuolella. Nämä valot sammuiivat ja jonkin ajan
kuluttua hän näki raketin putoavan merenpintaa kohti. Koska
hän on vähän värisokea hän ei voinut varmuudella sanoa ra-
ketin väriä, mutta oletti sen olleen punaisen. [REDACTED]
on kuulustelussa todennut: "Jag skulle tro, ett raketens
färg var röd, men som sagt detta är jag inte fullständigt
säker på". Kello oli tuolloin noin 21.15 ([REDACTED]
VPTK, s. 165).

[REDACTED] on saanut kuljettajankirjan A/B:n merenkulku-
hallitukselta 16.4.1963. Anomuksensa liitteenä olevassa,
5.10.1962 päivätyssä, Hangon kaupunginlääkäri [REDACTED]
antamassa lääkärintodistuksessa on värinään kohdalla alle-
viivattu sekä sana "normal" että "färgvag" ja todistukseen
on kirjoitettu huomautus: "Anser ej svagheten i färgupp-
fattning utgöra hinder." Viikinki-veneen tutkintatoimi-

kunnalle Hangossa 4.1.1979 kertomansa mukaan [REDACTED] ei tämän jälkeen ole tutkituttanut näkökykyään. Samassa tilaisuudessa hän lisäksi kertoi, että vedettäessä laahusnuotaa ei aluksen ohjaamossa tai kannella yleensä ole hänen lisäkseen muita tähystäjiä.

Kun [REDACTED] teki havainnon raketista oli Sandefjord vetäessä laahusnuottaa Meijerfeltin linjan itäpuolelta, Russarön ja Russön välitse kulkevan väylän pohjoispuolella ennen Rågskärin leveyspiiriä. Tästä on onnettomuuspaikalle matkaa enintään 3 meripeninkulmaa. Hetken kuluttua rakettihavainnosta näki [REDACTED] Russaröstä ammuttavan toisen raketin ja hän teki johtopäätöksen, että armeijalla oli meneillään harjoitukset ([REDACTED], VPTK, s. 165).

Hän ilmoitti kuitenkin havaintonsa pojalleen [REDACTED], mutta tämän tultua messistä ohjaamoon ei raketteja enää näkynyt (todistaja [REDACTED], VPTK, v. 169).

Nuotan ylösvetäminen kestää noin tunnin. Sen nopeuttaminen merkittävästi ei ole mahdollista silloinkaan, kun nuotassa ei ole kalaa. Nuottaa ei voi myöskään avata sen meressä ollessa kalojen pois päästämiseksi. Nuotan arvo on yli 12 000 markkaa ([REDACTED] tutkintatoimikunnassa 4.1.1979). Sandefjordin nopeus on 9 solmua, joten onnettomuuspaikalle se olisi ehtinyt noin 20 minuutissa nuotan noston jälkeen. Kalastusalus Sandefjord, jonka pituus on noin 22 metriä, on varustettu toimintakuntoisella tutkalaitteella, decca-paikanmäärittäyslaitteella ja VHF-radiopuhelimella.

Nostettuaan nuottansa noin klo 21.30-22.30 välisenä aikana Sandefjord palasi Hangon länsisatamaan, jonne saapui noin klo 22.45 ([REDACTED] VPTK, s. 166).

4.2.1.2.8. Kalastusalus Veronica

Kalastusalus Veronica, SF-625, oli onnettomuusiltana kalastamassa noin 7-8 meripeninkulmaa etelään Russaröstä ja noin 10 meripeninkulman etäisyydessä Viikingin karilleajo-paikasta ([REDACTED], VPTK, s. 225). Aluksen päällikön [REDACTED] ollessa lepäämässä messissä oli muu laivaväki kuulut VHF-radiosta käynnissä olevista etsinnöistä. Ilmoitusta tästä ei kuitenkaan tehty päällikölle ja hänen saavuttuaan ohjaamoon oli ilmoitus etsintöjen lopettamisesta jo tehty ([REDACTED], VPTK, s. 225). Veronica ei osallistunut etsintöihin, mutta seuraavana aamuna sattumalta löytäessään ensimmäiset onnettomuuden uhrin, totesi Veronican päällikö kalastusalus Woylandin päällikölle: "Här är dom som de sökt efter i natt." ([REDACTED], VPTK, s. 227).

4.2.1.2.9. Kalastusalus Woyland

Kalastusalus Woyland, SF-430, oli onnettomuusiltana vetämässä laahusnuottaa yhdessä kalastusalus Veronican kanssa. Aluksen päällikkönä oli [REDACTED] ja aluksella oli toisen miehenä mukana [REDACTED]. Eklund on kertonut kuulustelussa (VPTK, s. 227), että hän oli kuullut kadoksissa olleesta veneestä 1.10.1978 aikaisin aamulla Veronican päällikön [REDACTED] kerrottua siitä hänelle radiopuhelimella.

4.2.2. Yleisarviointi pelastustoimista

4.2.2.1. Johdanto

Arvosteltaessa eri yksiköiden toimintaa onnettomuuden yhteydessä, on muistettava, että niissä toimivien henkilöiden päätösten sisältöön vaikuttivat olennaisesti tiedot, jotka heillä oli tilanteesta. Illan aikana oli olemassa tieto ai-noastaan annetuista hätämerkeistä. Onnettomuuden koko vakavuus, veneen uppoaminen ja kymmenen henkilön kuolema, on alkanut selvitä vasta onnettomuusillan jälkeisenä aamuna.

Pelastustoiminnan arvioinnin pohjaksi tutkintatoimikunta on viestitoiminnasta saadun selvityksen perusteella laatinut erityisen taulukon, josta käy ilmi, mitä eräissä pelastustoimien kannalta keskeisissä yksiköissä tiedettiin tilanteesta 30.9.1978 klo 21.20 - 1.10.1978 klo 02.00 välisenä aikana (liite 29).

Vastuukysymysten kannalta on kuitenkin välttämätöntä kiinnittää huomiota myös siihen, mitä kunkin yksikön olisi tullut tehdä, jos olisi menetellyt huolellisesti ja vastuuntuntoisesti. Eri henkilöiden asenteissa on voitu havaita välinpitämättömyyttä. Hätärakettihavaintoihin ei ole aina suhtauduttu riittävällä vakavuudella. Tähän ovat saattaneet vaikuttaa eräät sittemmin aiheettomiksi osoittautuneet havainnot. Eräät henkilöt ovat vedonneet myös siihen, että he ovat luulleet hätäraketteja ja niihin Russarön linnakkeelta ammuttuja vastausraketteja puolustusvoimien harjoituksiin kuuluvaksi toiminnaksi. Tutkintatoimikunnan kuullessa näitä henkilöitä, he eivät kuitenkaan ole voineet osoittaa Hangon lähivesillä olleen siinä määrin mainitunlaisia harjoituksia, että tällainen johtopäätös ilman muuta olisi ollut perusteltu.

Parannusehdotuksia myöhemmin harkittaessa on otettava tarkasteltavaksi myös, onko tehtävien ja käskyvaltasuhteiden tarkka määrittely annetuissa meripelastusohjeissa synnyttänyt sellaisen vastavaikutuksen, että vakavaksikin katsottavassa

tilanteessa jäädään odottamaan ohjeen mukaista toimintakäskyä tai virka-apupyyntöä toimimatta oma-aloitteisesti. Merilain 51 §:n mukaiset aluksen päällikön velvollisuudet merihätätapauksessa ovat jääneet eräissä kohdin riittävässä määrin täyttämättä, vaikka toisaalta nämä velvollisuudet ovat olleet varsin ratkaisevasti vaikuttamassa yhden yksikön (tykkivene Karjala) oma-aloitteiseen lähtöön pelastustöihin.

Toimintavalmius niin kaluston kuin henkilöstönkin osalta on ollut kyseisenä iltana Hangon meripelastusalueella ainakin tyydyttävä. Koko valmiutta ei ole kuitenkaan saatu käyttöön siitä syystä, että tiedon kulku eri yksiköiden välillä on ollut puutteellista tai tieto ei ole kulkenut lainkaan. Viikingin antamien hätämerkkien laatu ja kesto - vene käytti kolmea kansainvälistä hätämerkinantotapaa lähes tunnin ajan - osoitti, että kysymys täytyi olla vakavasta tapahtumasta. Todennäköisesti kaikki annetut hätämerkit havaittiin Russarön linnakkeen tornissa. Myös havaintojen edelleen viestittäminen tapahtui sieltä viivytyksettä ja täsmällisellä tavalla puolustusvoimien merivalvontajärjestelmässä. Lopputulos on kuitenkin ollut, että esimerkiksi eräät toimimisvelvollisuutta vailla olleet esikunnat ovat saaneet tilanteesta onnettomuusalueella huomattavasti yksityiskohtaisemmat ja täsmällisemmät tiedot kuin pelastustöihin osallistuneet yksiköt. Myöhemmin onkin otettava tarkasteltavaksi, miten ihmishengen pelastamisen kannalta merkittävät viestit voidaan toimittaa kaikkiin tarpeellisiin paikkoihin sellaisissakin viestijärjestelmissä, jotka on alun perin luotu muita tarkoituksia kuin pelastuspalvelua varten.

4.2.2.2. Hätämerkit ja niiden havaitseminen

Kuten edellä todettiin, Viikinki käytti kolmea kansainvälistä hätämerkkiä; kolmea punaista hätärakettia, valonheittimellä annettua SOS-vilkutusta sekä tulenliekkejä. Russarön tornin havaintojen mukaan hätämerkkien antaminen alkoi klo 21.20

ja päättyi ilmeisesti klo 22.14. Todennäköisesti kaikki Viikingin antamat hätämerkit havaittiin tornissa. Tornilla olikin poikkeuksellisen hyvät mahdollisuudet merkkien havaitsemiseen, sillä havaintojen tekopaikka on korkealla merenpinnasta eivätkä saaret tms. estä näkyvyyttä.

Kalastusalus Sandefjordin päällikkö [REDACTED] on havainnut yhden laskeutumassa olleen hätäraketin ja siihen Russaröstä ammutun vastausraketin. [REDACTED] on perustellut toimimatta jättämistään sillä, että hän ei ole ollut varma raketin väristä. Aikaisemmin kalastusalus Sandefjordia koskevassa jaksossa on lainattu [REDACTED] lausumaa, jonka mukaan hän on pitänyt rakettia mieluummin punaisena kuin muun värisenä. Russaröstä tapahtuneen vastausraketin ampumisen jälkeen hän on kuitenkin päätellyt, että kysymyksessä ovat puolustusvoimien harjoitukset. Näin hän on jättänyt myös ilmoittamatta havainnostaan radiolla.

NV-13:n päällikön [REDACTED] ja konemiehenä toimineen [REDACTED] klo 21.50 näkemät vilkkuvat valot arvioidun onnettomuuspaikan alueelta sopivat lähettämisaikaa ja -ajan puolesta olemaan valonheittimellä annettuja hätämerkkejä. Kumpikaan ei ole tunnistanut niitä SOS-merkeiksi. NV-13:n miehistöllä oli kuitenkin jo merelle lähdeäessä tieto siitä, että mereltä on lähetetty hätämerkkejä SOS-vilkutuksella. [REDACTED] on nähnyt edelleen todennäköisesti noin klo 22.10 NV-13:n ollessa Kummelskärin ja Ryssön linjojen risteyksessä valonheittimen häilyvää valoa Yttre Västerlandin ja Sälbådan välisellä sektorilla. Veneessä oli tultu johtopäätökseen, että valo näkyy mainittujen saarten välissä olevien karikkojen takaa. Mainitut valot olivatkin ohjaamassa NV-13:a varsin lähelle sittemmin onnettomuuspaikaksi osoittautunutta paikkaa, vaikka veneen miehistöllä olikin myöhemmin virheelliseksi osoittautunut tieto Russarön tornin ja oletetun onnettomuuspaikan välisestä etäisyydestä.

4.2.2.3. Hädänalaisten paikantaminen

Hätämerkkien lähettämisaikaa ei pelastustoimien aikana kyetty tarkasti määrittämään. Russarön tornissa klo 21.28 tehty suunnan määrittäminen, 76°, piti paikkansa varsin tarkasti. Sen sijaan etäisyyden arviointi, noin 10 kilometriä, todellisuudessa noin 7,5 kilometriä, oli koko ajan silmämääräisen arvion varassa.

Onnettomuusvenettä yritettiin paikantaa käyttämällä sekä NV-13:n että Russarön merivalvontatornin tutkaa siinä kuitenkaan onnistumatta. Syynä tähän on pidettävä sitä, että NV-13:n tutka oli huonokuntoinen ja sen toiminnassa ilmeni häiriöitä. Russarön tornin osalta on todettava, että tutkintatoimikunnalle on 17.10.1978 tornissa käynnin yhteydessä muodostunut käsitys, jonka mukaan tornin tutkan näyttö on ollut vähintään tyydyttävä. Osoituksena tästä on mainitun käynnin aikana tehty tutkahavainto lähes 10 kilometrin etäisyydellä sijaitsemista ilman tutkaheijastinta olevista viitoista.

Jos lähdetään siitä, että Russarön tornin tutkalaite toimi moitteettomasti, niin on tehtävä johtopäätös, että laitteen käyttäjänä onnettomuusyönä toimineen varusmiehen vähäinen kokemus ja koulutus tai molemmat yhdessä ovat aiheuttaneet onnettomuusyönä epätarkkuuksia tutkahavainnoissa.

Viikingin paikantaminen Russarön tutkan avulla onnettomuusyön aallokko-olosuhteissa karikkoisilla vesillä on ollut vaativa tehtävä. Eri kaikujen erottelu vaatii vallinneissa olosuhteissa pitkälle koulutetun ammattihenkilön suorittamaa tutkaseurainta tai nykyisen tekniikan mahdollisuuksien parempaa hyväksikäyttöä itse tutkalaitteessa sen automaatio-tasoa kohottamalla.

4.2.2.4. Viestitoiminta

Hätämerkeistä tehtyjen havaintojen viestittäminen Russarön tornista tehtiin moitteettomasti. Kun torni on osa rannikko-tykistön merivalvontajärjestelmää, se toimitti viestit ohjeiden mukaisesti Hangon merivalvonta-aluekeskukseen. Aluekeskus hälytti viivytyksettä Hangon merivartioaseman, jonka tehtävänä oli pelastustoimien käynnistäminen. Myös puolustusvoimien viestikeskus 2, jolle Hangon merivalvonta-aluekeskus määräysten mukaisesti viestitti saamansa tiedot, varmistui siitä, että pelastustoimet ovat käynnistymässä.

Hangon merivartioasema on saanut klo 22.00 saakka tiedot kaikista Russarön tornin havainnoista. Tiedot on viestitetty merivartioasemalle enintään kolmen minuutin kuluttua siitä, kun merivalvonta-aluekeskus on saanut ne Russarön tornilta. Merivartioaseman päivystäjä [REDACTED] ei muista saaneensa klo 21.44 lähetettyä viestiä havaituista tulenlieskoista, mutta mitä ilmeisimmin viesti on merivartioasemalle tullut. Myöhemmin klo 22.14 tullutta viestiä valomerkkien häipymisestä ei välitetty merivartioasemalle.

NV-13:n päällikkö [REDACTED] on saanut ennen merelle lähtöään tiedon punaisesta hätäraketista sekä valolla annetuista SOS-merkeistä. Hän on saanut myös tiedon tarkennetusta suunnasta 76°. Etäisyydestä hänelläkin on ollut vain Russarön tornin silmämääräinen arvio 10 kilometriä. Merivalvonta-aluekeskuksesta merivartioasemalle klo 21.44 lähetetyksi merkittyä viestiä havaituista tulenlieskoista ei [REDACTED] ole saanut. Viestin ilmeisesti saapuessa hän on jo ollut veneellä.

Tutkimusten perusteella näyttää siltä, ettei merivartioasemalla eikä NV-13:lla ole ollut radioliikennettä veneen lähdön, noin klo 21.40 ja klo 23.00 välisenä aikana. Tutkintatoimikunta ei ole pystynyt selvittämään, mikä on ollut aikaisemmin mainittu, noin klo 22.00 tienoille sijoittuva radioliikenne, jonka vartiolaiva Turvan komentosillalla ollut Onni [REDACTED] on kertonut kuulleensa ja johon myös Hangon

rannikkopatteriston esikunnan päivystäjä [REDACTED] on viitannut. Kun toisaalta merivartioasema on saanut NV-13:n lähtön jälkeen vain ilmoituksen havaituista tulenlieskoista, ainoastaan tämä tieto on jäänyt NV-13:lta radioliikenteen puuttumisen vuoksi saamatta.

Tykkivene Karjalalla on Lappohjasta lähtiessään ollut tiedossa ainostaan ilmoitus punaisista valoraketeista, jotka oli havaittu Russaröstä suunnassa 80-90°. Karjala ei ole saanut lainkaan tietoa etäisyydestä hätämerkkeihin. Myöskään se ei ole saanut tarkennettua suuntimaa, 76°, vaikka tämä on jo ollut viestikeskus 2:n tiedossa silloin, kun hätämerkeistä on ilmoitettu Karjalalle. Karjala on klo 22.30 tiedustellut merivalvonta-aluekeskukselta tarkempia tietoja hätämerkkien oletetusta lähettämispaikasta. Tällöin se on saanut suutiman 70-80° ja ruutupaikan 18 N1 B12. Ruutupaikka-ilmoitus merkitsee, että hätämerkkien lähettämispaikka sijaitsee tietyyn 2 x 2 kilometrin suuruiseen ruutuun. Onnettomuuspaikan on myöhemmin todettu olleen mainitun ruudun länsilaidalla. Merivalvonta-aluekeskuksella oli tässä vaiheessa jo tieto tarkennetusta suunnasta. On mahdollista, että klo 22.00 sekä merivalvonta-aluekeskuksessa että viestikeskus 2:ssa tapahtunut työvuorojen vaihdos on haitannut täsmällisten tietojen antamista etsinnässä mukana oleville.

NV-13 ja Karjala eivät ennen klo 23.00 ole olleet tietoisia toistensa toimenpiteistä, vaikka viestikeskus 2 on ollut tietoinen Karjalan lähdöstä ja merivalvonnan viestijärjestelmässä on klo 21.53 alkaen kulkenut useita viestejä kummankin aluksen liikkeistä. Tämän tiedon puuttumisesta on aiheutunut se ilmeisen kohtalokas virhearviointi, että NV-13 on luullut havaitsemaansa Karjalan valoa hätämerkit lähettäneen aluksen valoksi ja lähtenyt ajamaan sitä kohti ollessaan tosiasiallisesti hyvin lähellä Viikingin onnettomuuspaikkaa. NV-13 ja Karjala ovat tienneet ottaa radioyhteyden toisiinsa ja aloittaa yhteistyön vasta tunnistettuaan näköhavainnoin toisensa.

Pelastusristeilijä Russarö on saanut hälytyksen klo 23.15 [REDACTED] pyydettyä radiolla merivartioaseman päivystäjää hälyttämään se paikalle. Pelastusristeilijä on lähtenyt liikkeelle 15 minuutin kuluttua hälytyksestä. Pelastusristeilijän toimintavalmius on jäänyt sitä ennen käyttämättä, koska merivartioaseman päivystäjä ei ole suorittanut päivystäjän hälytysohjeen mukaisesti hälytystä heti.

Merivartioaseman päivystäjä ei ole liioin ilmoittanut päivystäjän hälytysohjeen mukaisesti tapauksesta vartiolaiva Turvalle, vaikka tämä on tullut Hangon merivartioalueelle juuri ensimmäisten hätämerkkien havaitsemisen aikaan ja päivystäjällä on ollut tästä tietoa. Vaikka Turva olisi saanut tiedon tapahtumasta heti (klo 21.20), se ei olisi voinut huippunopeudellaankaan ehtiä onnettomuusalueelle ennen puolta yötä. Turva on saanut varmuudella tiedon käynnissä olleesta etsinnästä viimeistään kuullessaan NV-13:n ja Karjalan välisen radioliikenteen klo 23.00. Tällöin Turva on ollut noin 20 meripeninkulman etäisyydellä onnettomuusalueelta. Tieto ei ole kuitenkaan aiheuttanut Turvalla toimenpiteitä. Etsintätoimet Turva on käynnistänyt todennäköisesti klo 00.30 saatuaan NV-13:lta valaisutehtävän.

Myös Hangon luotsiaseman toimintavalmius on jäänyt käyttämättä, koska luotsiasema ei ole saanut merivartioaseman päivystäjän hälytysohjeen mukaisesti tietoa tapahtumasta heti. Luotsiasemalla kuultu teholtaan heikko radioliikenne, jossa on ollut puhetta hätäraketeista, ei ole johtanut tarkemman selon ottamiseen asiasta. Luotsausasetuksen 27 § velvoittaa luotsia ryhtymään toimenpiteisiin, milloin hän havaitsee aluksen joutuneen vaaraan.

Hangon rannikkopatteriston vene RN-21 on klo 21.35 lähtien ollut Hangossa noin viiden minuutin lähtövalmiudessa. Veneen päällikkö, joka on ollut veneessä, ei ole kuitenkaan saanut lainkaan tietoa tapahtumasta, koska merivalvontajärjestelmästä ei viestejä toimiteta automaattisesti rannikkopatteriston veneille. Rannikkopatteristossa on katsottu, että veneen lähtö olisi edellyttänyt virka-apupyynnöä merivartiostolta.

Hangon rannikkoradioasema ei saanut tietoja hätämerkeistä, mistä johtuen myös hätäradioliikenne sen toimesta jäi suorittamatta. Tällä on saattanut olla merkitystä onnettomuutta koskevan viestitoiminnan epäonnistumiseen.

4.2.2.5. Etsinnän johtaminen ja suorittaminen

Ennen klo 23.00 tapahtunutta NV-13:n ja tykkivene Karjalan kohtaamista kysymys ei ollut useamman pelastusyksikön suorittamasta johdetusta operaatiosta. Hätäilmoituksen saapumisen jälkeen NV-13 ja Karjala pyrkivät kumpikin erikseen mahdollisimman nopeasti hätämerkkien lähettämisaikalle tarkistaakseen siellä vallitsevan tilanteen ja ryhtyäkseen sen vaatimiin toimenpiteisiin.

Kun näiden alusten kohdatessa kävi selville, että NV-13:n miehistön aikaisemmin merellä havaitsemat valot olivat konaan kadonneet ja saatettiin pelätä vakavan onnettomuuden tapahtuneen, ryhdyttiin merkkejä onnettomuudesta etsimään laajemmalla alueella. Tämän etsinnän johtajana toimi NV-13:n päällikkö [REDACTED]. [REDACTED] on selvästi tehnyt klo 23.00 päätöksen käynnistää laajemman operaation, koska hän on heti annettuaan Karjalalle oman etsintäalueen, hälyttänyt paikalle myös pelastusristeilijä Russarön ja antanut sille oman etsintäalueen. Tämä etsintä on jatkunut klo 01.05 saakka, jolloin se on keskeytetty [REDACTED] päätöksellä. Pelastusristeilijä Russarö on kuitenkin jatkanut etsintää omatoimisesti klo 02.30 saakka.

Etsintä alkoi uudelleen entisiin tavoittein aamulla klo 05.50, kunnes ensimmäisten ruumiiden löydyttyä ryhdyttiin pelastamaan merestä onnettomuuden uhreja ja siellä ajelehtivia onnettomuusveneestä peräisin olevia esineitä.

[REDACTED] joutui viikonloppuun ajoittuneen tapahtuman aikana toimimaan oman toimensa ohella sekä merivartioaseman

päällikön että merivartioalueen päällikön sijaisena. Kun aseman miehitys huomioon ottaen hänen oli myös välttämättä lähdettävä itse merelle NV-13 päällikkönä, etsinnältä jäi puuttumaan maissa toimiva johto. [REDACTED] oli tosin maissa käytettävissään merivartioaseman päivystäjä, mutta tämän koulutus ja tehtävät eivät edellytä toimimista pelastusoperaation johdossa. Päivystäjä jättäytyikin etsinnän aikana täysin merellä toimivan esimiehensä käskyjen varaan ja jatkoi myös normaalien tehtäviensä hoitamista muun muassa suorittamalla niihin kuuluvan tarkastuskierroksen.

[REDACTED] suorittama tilanteenarviointi ja päätös toiminnasta perustuivat suhteellisen täsmällisiin tietoihin annetuista hätämerkeistä. Hän tunsi onnettomuuspaikan seudun vesialueet hyvin. Hän pyrki ajamaan nopeasti sille alueelle, mistä hätämerkit oli annettu. Hän pyrki paikallistamaan merkkien lähtäjän tutkalla ja optisesti mahdollisesti annettavien uusien merkkien perusteella. Tutkapaikannus ei onnistunut. Sen sijaan hän todennäköisesti havaitsi noin klo 22 aikaan annetun hätävilkkutuksen. Tämä johdattikin hänet hyvin lähelle sitä paikkaa, joka myöhemmin todettiin onnettomuuspaikaksi.

[REDACTED] oli havainnut vilkkuvaa valoa arvionsa mukaan noin 4-5 minuutin ajan. Kun NV-13:n reitti on poliisitutkinnan yhteydessä eri lähteistä saatujen tietojen perusteella rekonstruoitu ja piirretty merikartalle peitepiirroksena kelloaikoja koskevine merkintöineen, vaikuttaa todennäköiseltä, että NV-13 on tullut onnettomuuspaikan läheisyyteen noin 10-20 minuuttia veneen uppoamisen jälkeen. Tässä vaiheessa tapahtui aikaisemmin mainittu virhearviointi NV-13:n lähtiessä Storlandetin eteläpuolelle sieltä näkyvää valoa kohti. Tämä valo osoittautui tykkivene Karjalan valoksi.

Oliko [REDACTED] päätös ryhtyä toimenpiteisiin yksin NV-13:n voimin ja lähteä itse sen mukaan sitten oikea? Ilman hänen mukaan lähtemistään veneen muu miehistö olisi todennäköisesti ollut kykenemätön suorittamaan tehtävää. Hälytyksen antajat odottivat nimenomaan, että merivartiovene lähtisi liikkeelle,

mitä osoittavat merivalvontajärjestelmän viestittäjien suorittamat tarkistukset. [REDACTED] tavoite veneen liikkeelle lähtiessä - päästä nopeasti hätämerkkien lähetyspaikalle ja ryhtyä siellä tilanteen vaatimiin toimenpiteisiin - oli sellainen, että suotuisissa olosuhteissa NV-13 olisi pystynyt sen täyttämään. [REDACTED] on aikaisemmilta vuosilta ja kuluneeltakin purjehduskaudelta kokemusta onnistuneista etsintä- ja pelastustehtävistä, joissa alkutilanne on ollut samantapainen.

Nyt kysymyksessä olevassa tilanteessa [REDACTED] joutui NV-13:n liikkeellä ollessa navigoimaan venettä karikkoisilla vesillä tarkkuutta vaativissa olosuhteissa, huolehtimaan osittain ohjauksesta, yrittämään saada huonokuntoista tutkaa toimimaan, suorittamaan tähystystä ja käyttämään valonheitintä. Hänen mahdollisuutensa laajan operaation käynnistämiseen ja johtamiseen veneestä käsin olivat näissä oloissa rajoitetut.

Hangon merivartioaseman päivystäjän hälytysohjeen mukaiset alueen muiden merivartioasemien, Hangon luotsiaseman, alueella olevan vartiolaivan sekä pelastusristeilijä Russarön hälytykset jäivät suorittamatta. Sen sijaan aluepäällikön sijainen oli hälytetty, koska [REDACTED] toimi tässä tehtävässä. Myös vakinainen aluepäällikkö sai tiedon annetuista hätämerkeistä ja etsinnän käynnistymisestä pian hälytyksen tapahtuttua soittaessaan muussa asiassa merivartioasemalle. Tällöin hän antoi kehotuksen hoitaa asian vaatimat toimenpiteet paikalla olevan henkilöstön voimin suorittamatta kuitenkaan tarkempia tarkistuksia jo suoritetuista toimenpiteistä taikka ottamatta myöhemminkään yhteyttä asemalle.

Jos päivystäjän hälytysohjeen mukaiset hälytykset olisi suoritettu, seurauksena olisi todennäköisesti ollut, että onnettomuusalueelle olisi saatu pelastusristeilijä Russarö huomattavasti aikaisemmin kuin nyt tapahtui. Myös luotsiveneen lähtövalmius ja luotsiaseman miehitys oli sellainen, että sieltä olisi saatu vene onnettomuusalueelle ainakin sinä

aikana, jolloin onnettomuuden uhrin vielä saattoivat olla elossa. Sen sijaan jää vain arvailujen varaan, mitä näiden yksiköiden toimintaan olisi vaikuttanut se, että hätämerkkien lähettämispaikka arvioitiin virheellisesti ja se, että muiden alueelle saapuvien alusten alistautuminen etsinnän johtajalle olisi vienyt oman aikansa ja johtaminen olisi vienyt vielä suuremman osan NV-13:n itselleen alun perin ottaman tehtävän vaatimasta ajasta.

Järjestelmällisen etsinnän alettua [REDACTED] antoi Karjalalle ja pelastusristeilijä Russarölle etsintäalueet siten, että ne soveltuivat näille aluksille niiden syväys ja ohjailukyky huomioon ottaen. Alusten reittejä etsinnän aikana on selostettu aikaisemmin niitä koskevissa jaksoissa.

Myöhemmin, todennäköisesti klo 00.30 aikaan, [REDACTED] antoi vartiolaiva Turvalle tehtävän valaista Hangon sisääntuloväylän sivustaa erityisesti Savimatalan kohdalta. Tässä yhteydessä hän ei kuitenkaan pyytänyt Turvaa poikkeamaan alkuperäiseltä matkareitiltään Hankoon.

Järjestelmälliseen etsintään osallistuneiden alusten reitit etsinnän aikana on myöhemmin eri lähteistä saatujen tietojen perusteella piirretty merikartalle (ks. peitepiirroksat VPTK:n liitteessä 29). Erityisesti NV-13:n reitti ja etsinnän aikana vallinnut ajelehtimissuunta huomioon ottaen voidaan todeta toiminnan rakentuneen ensisijaisesti sen oletettaman varaan, että onnettomuus on tapahtunut alueella, jolla NV-13 oli aikaisemmin havainnut sittemmin kadonneet valot.

Järjestelmälliseen etsintään osallistuneilla aluksilla ei ollut tietoa onnettomuuden laadusta. Kun tutkintatoimikunta on kuullut siihen osallistuneiden alusten päällikköjä ohjeista, joita nämä ovat antaneet tähytystä suorittaneille, he ovat kertoneet, että lähinnä pyrittiin etsimään mitä tahansa merkkejä haaksirikkoutuneesta aluksesta tai sen matkustajista. Ennen etsinnän keskeyttämistä klo 01.05 ei mitään merkkejä

havaittu. [REDACTED] on kertonut tutkintatoimikunnalle 4.1.1979, että hänen mielestään näissä merenkäynti- ja valaistusolosuhteissa pelastusliivin varassa kellunut henkilö olisi voitu havaita enintään 50-100 metrin päästä, jos tämä olisi sattunut aallon päälle ja NV-13:n valonheittimen valokeilaan. Saman havaintoetäisyyden puolesta puhuvat ne kokemussäännöt, joihin on päädytty veneiden merenkulkukilpailujen etsintätehtävien tulosten perusteella. Tykkivene Karjalan toimintaa vaikeutti se, että aluksella oli käytettävissään vain yksi valonheitin kahden muun ollessa vaihdettavina.

[REDACTED] antoi järjestelmällisen etsinnän lopettamiskäskyn klo 01.05. Itse asiassa kysymyksessä oli keskeyttäminen, koska hän oli päättänyt jatkaa etsintää aamulla. Pelastusritelijä Russarö jäi lopettamiskäskyn kuultuaan vielä jatkamaan etsintöjä omatoimisesti klo 02.30 saakka. Sen miehistö jäi lepäämään alukseen ja alus lähti takaisin merelle etsintää jatkamaan jo klo 04.30. Johdettu toiminta alkoi uudelleen klo 05.50, jolloin NV-13 lähti merelle. Tässä vaiheessa [REDACTED] kehotti myös kalastusaluksia tarkkailemaan merta, mikä kehotus johtikin myöhemmin ensimmäisten onnettomuuden uhrien löytymiseen.

[REDACTED] on lausunut kuulustelussa "Käsitykseni mukaan teimme onnettomuusiltana kaiken voitavamme merionnettomuuden uhrien hengissä löytämiseksi". Edelleen hän on kertonut, että lisäetsintävoiman pyytämisaikajankohdasta ei hänen käsityksensä mukaan ole ennakkosuunnitelmissa ja ohjeissa yksityiskohtaisia määräyksiä, vaan päätös tulee tehdä kulloinkin vallitsevien olosuhteiden mukaisesti siinä vaiheessa, kun tarve voidaan todeta.

Hangon merivartioaseman päivystäjän hälytysohjeen - joka perustuu valtakunnalliseen ohjeeseen - mukaan ensimmäiseen hälytysryhmään kuuluvat yksiköt ja eräät muut yksiköt on hälytettävä heti tiedon tultua merihätätapauksesta.

Tarkasteltaessa [REDACTED] johtamaa etsintää, voidaan todeta, että vakavimmiksi puutteiksi muodostuivat maissa toimivan johdon puuttuminen ja eräät katkokset viestitoiminnassa. Nämä katkokset aiheuttivat sen, ettei etsijöillä ollut tarkkaa kuvaa annettujen hätämerkkien poikkeuksellisesta tehokkuudesta eikä siitä, että alustavaan etsintään oli NV-13:n ohella saapumassa myös tykkivene Karjala. Viestikatkosten syyksi ei voida osoittaa suoranaisia laiminlyöntejä merivartioaseman päivystäjän hälytysohjeen noudattamatta jättämistä lukuun ottamatta. Katkokset osoittavat kuitenkin, että vastaisuudessa on varmistettava ihmishengen pelastamisen kannalta tärkeiden viestien perillemeno tarpeellisiin paikkoihin viestijärjestelmistä riippumatta.

Etsinnän johto joutui perustamaan päätöksensä pääasiassa merellä tekemiinsä havaintoihin. Vajavaiset tiedot olivat omiaan viemään toimintaa rutiininomaisuuteen. Toisaalta etsinnän johtajalle veneen päällikkönä ja veneessään ainoana riittävän merenkulkutaidon omaavana langenneet ylimääräiset tehtävät vaativat niin suuren huomion, että kaiken kaikkiaan hänelle toiminnan aikana langenneet tehtävät eivät olleet oikeassa suhteessa edellytyksiin niiden suorittamiselle.

4.2.2.6. Eräiden yksiköiden ja alusten jääminen toiminnan ulkopuolelle

Erikseen on vielä tarkasteltava olisiko niiden yksiköiden, joissa oli tieto hätämerkeistä, tullut olla aktiivisempia. Tieto hätämerkeistä ja/tai käynnissä olevasta etsinnästä oli ainakin jossakin muodossa Hangon Rannikkopatteriston Russarön linnakkeella ja esikunnassa, vartiolaiva Turvalla, kalastusalus Sandefjordilla, kalastusalus Veronicalla ja Hangon luotiasemalla. Tutkintatoimikunta korostaa, että se on pyrkinyt selvittämään näiden yksiköiden ja alusten osalta vain niiden toimintaan tai toimimatta jättämiseen liittyviä tosiseikkoja. Niitä tarkasteltaessa ei voida kuitenkaan sivuuttaa niitä säännöksiä, joihin toimimisvelvollisuus perustuu.

Hangon Rannikkopatteriston henkilöstön toimimisvelvollisuus perustuu yleiseen lakiin ja puolustusvoimien sisäisiin määräyksiin. Onnettomuusiltana Russarön linnakkeen valvontatornilla oli kaikista toimintaan osallistuneista yksiköistä selväpiirteisinkin kuva annetuista hätämerkeistä. Hätämerkkien vastaanottamisen ja viestittämisen merivalvonnan viestijärjestelmän kautta meripelastusorganisaatiolla tornissa palvelleet varusmiehet hoitivat asiallisesti. Rannikkopatteriston osallistuminen johdettuun toimintaan olisi edellyttänyt virka-apupyynnön merivartiostolta. Russarön linnakkeella oli kuitenkin 15 minuutin lähtövalmiudessa oleva yhteysvene. Venettä ei lähetetty oma-aloitteisesti pelastustoimiin. Linnakkeen virkapaikalla toimiva päivystäjä on katsonut, että veneen lähettäminen varusmiesmiehityksellä pimeän aikana miehistölle oudolle vesialueelle väyliä ulkopuolelle olisi ollut liian riskialaista. Hangossa nopeassa lähtövalmiudessa ja kantahenkilökuntaan kuuluvan päällikkyydessä ollut vene taas ei saanut lainkaan tietoa tapahtumasta, koska merivalvontajärjestelmästä ei automaattisesti ilmoiteta viestejä veneille.

Ihmishengen pelastamisen kannalta tärkeiden tehtävien ensisijaisuutta ei ole riittävästi korostettu puolustusvoimien sisäisissä määräyksissä. Tämän vuoksi linnakkeen vartiotorin joutui toimimaan ensimmäiset 40 minuuttia varusmiesmiehityksen varassa. Varusmiehillä ei ole samoja mahdollisuuksia ja valmiuksia kuin kantahenkilökunnalla esimerkiksi hankkia paikalle kaluston käyttöön hyvin perehtynyttä lisähenkilöstöä, vaikka sitä olisi mahdollisesti saatavissakin.

Luotsiaseman luotsipäiväystäjän toimimisvelvollisuus määräytyy luotsausasetuksen 27 §:n mukaan. Luotsipäivystäjä kuuli mainittuna iltana radioliikennettä, jossa oli puhetta hätäraketista, mutta ei ottanut tarkempaa selkoa asiasta.

Kalastusalusten päälliköiden toimimisvelvollisuus määräytyy merilain 51 §:n mukaan. Kalastusalus Sandefjordin päälliköllä oli havainto raketista, joka saattoi olla hätäraketti. Kalastusalus Veronicalla taas tiedettiin käynnissä olevasta

etsinnästä, josta ei kuitenkaan tehty asianmukaista ilmoitusta päällikölle. Molemmat alukset jatkoivat kalastamista aikaisemman suunnitelman mukaan ryhtymättä toimenpiteisiin. Kalastusalusten toimimisvelvollisuutta arvioitaessa on otettava huomioon, että niillä suoritetaan käytännössä ennen toimimista etuvertailu, miten on meneteltävä meressä olevan laahusnuotan suhteen. Sen nosto vie noin tunnin eikä sitä voida ratkaisevasti nopeuttaa. Laahusnuotan mereen jättämisestä sen arvo huomioonottaen voitaneen vaatia vain sellaisessa tilanteessa, jossa on täsmällinen tieto todellisesta hengenvaarasta. Kuitenkin laahusnuotan nostamisen jälkeen aluksilla on mahdollisuus toimia tilanteen vaatimalla tavalla kaikissa merihätätapauksissa.

Myös vartiolaiva Turva on merilain 51 §:n alainen. Sen toimimisvelvollisuuteen vaikuttaa myös rajavartiolaitosta koskeva lainsäädäntö ja laitoksen sisäiset määräykset. Turvalla oli tieto käynnissä olevasta etsinnästä viimeistään klo 23.00 eli noin 1 1/2 tuntia ennen kuin se sai etsinnän johtajalta valaisutehtävän. Tätä ei kuitenkaan ilmoitettu päällikölle ennen hänen saapumistaan vahtiin klo 24.00. Aluksen laivapäiväkirjan perusteella laadittu kulkuaikataulukko osoittaa, että alus olisi voinut tiedon saatuaan nopeuttaa saapumistaan onnettomuusalueelle noin 20 minuutilla. Aluksella ei kuitenkaan ryhdytty ottamaan tarkempaa selkoa tilanteesta.

Vartiolaiva Turvan matkustajana ollut Suomenlahden merivartioston komentaja, komentajakapteeni [REDACTED] ei ole edellä mainitun merilain säännöksen alainen, koska sen mukainen toimimisvelvollisuus kuuluu aluksen päällikölle. [REDACTED] toimimisvelvollisuus perustuu tässä tilanteessa hänen asemaansa rajavartiomiehenä ja muiden toiminnassa mukana olleiden rajavartiomiesten esimiehenä. [REDACTED] sai tietää käynnissä olevasta etsinnästä noin klo 23.00. Hän ei kuitenkaan ottanut tarkempaa selkoa tilanteesta eikä ryhtynyt toimenpiteisiin sen johdosta. Se, oliko [REDACTED] tässä tilanteessa toimimisvelvollisuus, jää tutkintatoimi-

kunnan käsityksen mukaan riippumaan siitä, mikä sisältö on :
annettava rajavartiolaitosasetuksen 47 §:n säännöksille raja-
vartiomiehen velvollisuudesta ryhtyä toimenpiteisiin vapaa-
aikanaankin.

LIITELUETTELO:

HUOM_

Selvityksen :

2.kansio

= VPTK

3.kansio

= VPTK:n liitteet

1-42(28-30

luk.ottamatta)

4.kansio

= TPTK liitteineen

ja

(KPPK

5.kansio

= selvityksen

ns."omat

liitteet 1-29

1. Keskusrikospoliisin tutkintapöytäkirja R. 80/78 VIKINKI-
vene onnettomuuden johdosta suoritetuista tutkimuksista
liitteineen n:o 1-42 (lyh. VPTK)(liitteet n:o 28-30 säi-
lytetään tutkintatoimikunnan hallussa).
2. Keskusrikospoliisin tutkintapöytäkirja S 141/78 vartiolai-
va TURVAN toiminnasta Viikinki-vene onnettomuuden yhtey-
dessä liitteineen (lyh. TPTK).
3. Keskusrikospoliisin tutkintapöytäkirja S 51/79 Kummel-
skärin linjaloiston mahdollisesta sammuneena olemisesta
(lyh. KPTK).
4. Onnettomuuden uhrien oikeuslääketieteellisten ruumiin-
avausten pöytäkirjat.
5. Tutkintatoimikunnan lääkintöhallitukselle 29.12.1978
lähettämä lausuntopyyntö.
6. Lääkintöhallituksen lausunto 20.2.1979 DN:o 19/331/79
johon liittyvät lääkintöhallituksen pysyvien asiantunti-
joiden professori [REDACTED] 24.1.1979 ja professori
[REDACTED] 12.3.1979 antamat lausunnot, koskien onnet-
tomuudessa hukkuneiden henkilöiden kuolinaikojen arvioi-
mista.
7. Uuden Seelannin liikenneministeriön tiedonanto merenkul-
kijoille vuodelta 1973.
8. Molnarin käyrä.
9. Ilmatieteen laitoksen lausunto 7.11.1978 koskien
sääätietoja Hanko-Russarön säähavaintoasemalla 30.9.1978
ja 18.10.1978.
10. Hangon Rannikkopatteriston todistus 15.01.1979 koskien
meriveden korkeutta Russarön sääasemalla 29.9.-1.10.1978.

11. Turun piirin rungonkatsastajan, insinööri [REDACTED] lausunto 1.11.1978 ms Viikingin karilleajon ja sitä seuranneen uppoamisen aiheuttamien vaurioiden tarkastuksesta, johon lausuntoon liitetty venettä koskevat rungon- ja koneenkatsastustodistukset.
12. Hangon kauppa-alusten merikelpoisuuskatsastajan [REDACTED] [REDACTED] todistus veneelle 10.11.1978 suoritetusta katsastuksesta veneen matkustajaluvun määrittämiseksi.
13. Roihuvuoren ja Tammisalon Meriulkoilijat r.y:n lausunto 9.11.1978 Viikinki-veneen katsastuksista.
14. Viikinki-veneen upotuskoe.
15. Viikinki-veneen linjapiirros.
16. Viikinki-veneen tilavuuslaskelmat.
17. Merikartta n:o 724
Merikartta n:o 725
Merikartta n:o 727
Merikartta n:o 728
18. Ote luotaukartaasta 2/21
19. Tiedonantoja merenkulkijoille n:o 32-33/30.11.1977.
20. Ote julkaisusta "Suomen rannikon loistot 1978", s. 301.
21. Hangon luotsiaseman luotsivanhimman [REDACTED] kirje 2.11.1978 koskien Viikingin mahdollisesti käyttämän väylänosan tarkastuksia.
22. Helsingin luotsipiiripäällikön kirje 28.11.1978 koskien Kummelskärin alempaa linjaloistoa; kirjeen liitteenä "Johtoloistojen kaasusäiliötilanne syyskuussa 1978".
23. Merivartiostojen pelastuspalvelusuoritteet v. 1978.
24. Merivartiostojen meripelastustoiminta 1974-1978.

25. Rajavartiolaitoksen virkamiesten työajasta tehtyyn virkaehtosopimukseen liittyvän pöytäkirjan 6 § "Asunnosta tapahtuva päivystys". Valtion virkaehdot, 1977, s. 151.
26. Meripelastuksen hälytysohje.
27. Pääesikunnan Rannikkotyökistötoimiston lausunto 2023/Daa 3.12.1978 Russarön Merivalvonta-aseman suunnastuksesta 30.9.1978.
28. Ote vartiolaiva TURVAN laivapäiväkirjasta.
29. Tutkintatoimikunnan katsaus siihen mitä eräissä pelastusyksiköissä tiedettiin tilanteesta 30.9.1978 klo 21.20 - 1.10.1978 klo 02.30 välisenä aikana.

VIIKINKI-VENEEN TUTKINTATOIMIKUNNAN

TOIMENPIDE - EHDOTUKSET

29.5.1979

Helsinki 1979

VIKINKI-veneeseen

TUTKINTATOIMIKUNTA

Helsinki 29.5.1979

Kauppa- ja teollisuusministeriölle

Viite: KTM:n kirje 4.10.
1978 no 229/070/78
ja toimikunnan osaselvitys 20.4.1979.

Kauppa- ja teollisuusministeriön asettaman VIKINKI veneen tutkintatoimikunnan jätettyä 20.4.1979 osaselvityksensä onnettomuudesta ja sen syistä on toimikunta jatkanut työtään niiden ehdotusten osalta, joihin onnettomuuden ja sen yhteydessä suoritettujen pelastustoimien johdosta toimikunnan käsityksen mukaan olisi syytä ryhtyä.

Toimikunta kiinnittää huomiota siihen, että toimenpideehdotuksia laatiessaan toimikunta on keskittynyt yksinomaan Viikinki veneonnettomuuden yhteydessä esille tulleisiin seikkoihin. Ehdotukset ovat lyhyitä yleisluontoisia ponsia ja toimikunnan tiedossa on, että useat esille otetuista asioista ovat sen luonteisia, että ne vaativat laajoja lisäselvityksiä. Milloin ehdotuksen toteuttaminen on valtion viranomaisen tehtävänä, on kunkin ponnin kohdalle merkitty se ministeriö, jonka hallinnonalaan ehdotuksen toteuttaminen toimikunnan käsityksen mukaan kuuluu.

SISÄLLYSLUETTELO

Sivu

1. Veneilyvalistus	1
2. Veneilyturvallisuusvarusteet	3
3. Veneiden vapaaehtoisen katsastus- toiminnan edistäminen	4
4. Häätäraketit	5
5. Hälytys- ja viestijärjestelyt	6
6. Meripelastusohje 1978	8
7. Meripelastuskoulutus ja -valmius	10
8. Rajavartiolaitoksen voimavarat	12
9. Merivalvontajärjestelmän kehittäminen	16
10. Sota-alusten kulkuvalot.	17
11. Kalastusalusten miehistön näkö- ja kuulotarkastus.	18
12. Onnettomuustutkinta	19
13. Hätäilmoitusjärjestelyt	20

1. VENEILYVALISTUS

Tutkintatoimikunta katsoo, että päätös toteuttaa tämä suunniteltu ja onnettomuuteen päättynyt retki sisälsi vaaratekijöitä, jollaisille ei olisi tullut antautua alttiiksi. Veneilijöiden koulutuksen ja valistuksen avulla olisi pyrittävä siihen, että veneilijät asianmukaisella tavalla ottaisivat huomioon kaikki veneilyyn liittyvät seikat, niihin luettuna vesiliikennejuopumusta koskevat säädökset.

Tutkintatoimikunta ehdottaa, että

- veneilyjärjestöjen piirissä oleva tieto ja kokemus saatettaisiin entistä paremmin hyödyntämään myös tällä hetkellä järjestäytymättömiä veneilijöitä (kauppa- ja teollisuusministeriö)
- valtion varoista osoitettaisiin määräraha opetusmateriaalia varten vesilläliikkumisen opetuksen aloittamiseksi peruskouluissa kuten veneilyasiain neuvottelukunta on esittänyt (kauppa- ja teollisuusministeriö, opetusministeriö ja valtiovarainministeriö)
- valtion varoista osoitettaisiin määräraha veneilyasiain neuvottelukunnalle keskitetyn veneilyvalistusaineiston aikaansaamiseksi joukkotiedotusvälineiden käyttöön (kauppa- ja teollisuusministeriö ja valtiovarainministeriö)
- valtion bujettivaroista tai raha-automaattivaroista osoitettaisiin vuosittain määrärahoja keskeisten veneilyjärjestöjen koulutus- ja veneiden katsastus-

minnan kehittämiseen (kauppa- ja teollisuusministeriö ja sosiaali- ja terveysministeriö)

- veneilyvalistuksessa annettaisiin ohjeita myös pelastautumistoimenpiteistä ja avunpyyntömenettelystä hätätilanteissa sekä toiminnasta avun saavuttua paikalle (kauppa- ja teollisuusministeriö)

2. VENETURVALLISUUSVARUSTEET

Tutkimusten yhteydessä on käynyt selville, että Viikinkivenettä ei pystytty paikantamaan NV-13 veneen eikä Russarön linnakkeen tutkalaitteiden avulla ja että Viikinki ei ollut varustettu tutkaheijastimella.

Tutkintatoimikunta ehdottaa, että

- merenkulkuhallitus ryhtyisi toimenpiteisiin hyväksyttävää tyyppiä olevien tutkaheijastimien normien laatimiseksi sekä että ryhdyttäisiin toimenpiteisiin tutkaheijastinten käytön lisäämiseksi (kauppa- ja teollisuusministeriö)

Tutkimusten yhteydessä on käynyt selville, että Viikinkiveneen varustetasoa ei kaikilta osin ole voitu pitää matkaan ja vuodenaikaan nähden turvallisuusvaatimukset täyttävänä.

Tutkintatoimikunta ehdottaa, että

- ryhdyttäisiin toimenpiteisiin veneliikennettä koskevan lainsäädännön kokonaisuudistuksen aikaansaamiseksi. Tässä yhteydessä olisi kiinnitettävä erityistä huomiota muun muassa veneturvallisuusvarusteiden laadun parantamiseen (kauppa- ja teollisuusministeriö)

3. VENEIDEN VAPAAEHTOISEN KATSASTUSTOIMINNAN EDISTÄMINEN

Viikingin omistajat kuuluivat Roihuvuori - Tammisalo meriulkoilijat r.y:een ja tämä takasi veneelle laituripaikan Tammisalossa. Viikinki oli katsastettu vuonna 1976 Suomen moottoriveneliitto r.y:n jäsenseurojen jäsenten veneitä koskevien katsastusvaatimusten mukaan. Tämän jälkeen Viikinkiä ei ole katsastettu eikä sillä olisi ollut oikeutta käyttää pursiseuran lippua purjehduskauden 1976 jälkeen.

Tutkintatoimikunta ehdottaa, että

- veneilyn keskusliitot pyrkisivät kehittämään vapaaehtoista veneiden turvallisuuskatsastusjärjestelmäänsä siten, että ainakin kaikkien järjestäytyneiden veneilijäin omistamat veneet turvallisuutensa osalta vuosittain tarkistettaisiin sekä
- että purjehdusyhdistyksen tai vastaavan yhdistyksen vahvistetun lipun käyttäminen olisi ulkonaisena merkkinä veneen tarkastamisesta
- kunnat ja kuntien keskusjärjestöt kunnallisten venepaikkojen jakojärjestelmiä suunnitellessaan tutkisivat mahdollisuuksia antaa riittäväksi katsottavat turvallisuusvaatimukset täyttävälle veneille etusija paikkojen ja näin kannustaa veneilijöitä parantamaan veneittensä turvallisuutta.

4. HÄTÄRAKETIT

Tutkimusten yhteydessä on voitu todeta, että hätärakettihavaintoihin ei aina suhtauduta riittäväällä vakavuudella. Tähän ovat saattaneet vaikuttaa eräät sittemmin aiheettomiksi osoittautuneet havainnot hätämerkeistä tai hätämerkkien kaltaisista merkeistä.

Tutkintatoimikunta ehdottaa, että

- Neuvostoliiton kalastusviranomaisten kanssa jo aloitetuissa neuvotteluissa pyrittäisiin sellaiseen järjestelyyn, ettei Suomenlahden alueella toimivien kalastusalusten kesken käytettäisi merkkejä, joita voidaan erehtyä luulemaan hätämerkeiksi (ulkoasiainministeriö)
- ryhdyttäisiin lainsäädännöllisiin toimenpiteisiin punaisten ilotulitusraketin valmistuksen, maahan tuonnin, myynnin ja käytön kieltämiseksi (kauppa- ja teollisuusministeriö)
- ryhdyttäisiin lainsäädännöllisiin toimenpiteisiin hätämerkkien ilkivaltaisen käyttäjän saattamiseksi myös taloudellisesti vastuuseen aiheuttamistaan etsintä- ym. kuluista (oikeusministeriö)

5. HÄLYTYS- JA VIESTIJÄRJESTELYT

Tutkimusten yhteydessä on voitu todeta, että Viikinkiveneestä annettiin noin tunnin ajan poikkeuksellisen tehokkaita hätämerkkejä. Hätämerkit havaittiin Russarön linnakkeella, josta tiedot viestitettiin merivalvonnan viestijärjestelmän kautta merivartiostolle ja tämän viestijärjestelmän edellyttämille muille tahoille. Etsintä- ja pelastustoimiin osallistuvat joutuivat kuitenkin toimimaan puutteellisten tietojen varassa. Tästä aiheutui muun muassa se, että NV-13 saavuttuaan pian Viikingin uppoamisen jälkeen onnettomuuspaikalle poistui alueelta nähtyään kauempana tykkivene Karjalan valon ja luultuaan sitä onnettomuusveneen valoksi. Alukset eivät tienneet toisistaan ennen kohtaamistaan, eli noin puolitoista tuntia etsintätoimien käynnistymisestä. Varsinaista hätäradioliikennettä ei käynnistetty koko etsintätoimien aikana.

Tietojen viestityksessä ei ole voitu todeta suoranaisia laiminlyöntejä. Viestityksen epäonnistuminen johtui toimikunnan mielestä siitä, ettei meripelastuksen ja ihmishengen pelastamisen kannalta tärkeiden viestien perille meno tarpeellisiin paikkoihin nykyisessä järjestelmässä riittävästi toteudu. Käytössä olevat viestijärjestelmät on alun perin perustettu eri viranomaisten sisäisiä tarpeita varten. Tästä taas johtuu ettei meripelastusorganisaatiossamme ole tällä hetkellä viestikeskuksia, joista hätäradioliikenne kokonaisuudessaan voitaisiin keskittää ja johtaa ja koordinoita.

Viestitystoiminnan koordinoinnin ja johdon keskittämisen esteenä on sekä pätevän radiohenkilökunnan puute että radiojärjestelmien kirjavuudesta johtuva kalustojen vaja-
vaisuus ja erilaisuus. Merivartiotalusten melko ajanmukai-
nen radiovarustus on vajaakäytössä pätevän radiohenkilö-
kunnan puuttuessa.

Tutkintatoimikunta ehdottaa, että

- meripelastuspalvelun viestiliikenne kiireellisesti koordinoitaisiin siten, että koko hätäradioliikenne voidaan kussakin tapauksessa johtaa keskitetysti yhden maaradioaseman (meripelastuskeskuksen) toimesta (sisäasiainministeriö)
- maaradioasemat varustettaisiin sellaisella viestikalustolla, että suora yhteydenpito pelastustoimiin osallistuviin eri yksiköihin on mahdollista (sisäasiainministeriö)
- radioasemat varustettaisiin radiosuuntimis- tai muulla ajanmukaisella paikantamislaitteistolla (sisäasiainministeriö)
- meripelastuskeskuksen henkilökunnalle annetaan tähän tehtävään erikoiskoulutus (sisäasiainministeriö)
- meripelastustoimintaan osallistuvan merivartioston radiohenkilökunnan pätevyystasoksi asetettaisiin kansainvälinen radiosähköttäjätutkinto ja perustettaisiin tätä varten tarvittavia virkoja (sisäasiainministeriö)

6. MERIPELASTUSOHJE 1978

Meripelastusohje 1978:n mukaan rannikkoradioasemalle on tarvittaessa ilmoitettava hätä- ja vaarailmoitukset. Hangon rannikkoradioasema ei onnettomuusiltana saanut mitään viestiä onnettomuudesta. Radioaseman valmius radioliikenteen ohjaamiseen jäi täten käyttämättä hyväksi.

Tutkintatoimikunta ehdottaa, että

- meripelastusohje 1978 tarkistettaisiin siten, että hätä- ja vaarailmoitukset on aina ilmoitettava lähimmälle rannikkoradioasemalle tarpeellisia jatkotoimenpiteitä varten (sisäasiainministeriö).

Saman meripelastusohjeen nojalla meripelastuslohkokeskuksen tehtäviin kuuluu etsintä- ja pelastustoiminnan lopettaminen niissä tapauksissa, joissa lohkokeskus on johtanut toimintaa. Hangon onnettomuuden yhteydessä tätä lohkokeskuksen toimivaltaa käytti muiden tehtäviensä ohella NV-13 veneen päällikkö.

Tutkintatoimikunta ehdottaa, että

- meripelastusohje 1978 tarkistettaisiin siten, että etsinnän keskeyttämisestä ja lopettamisesta päättää aina meripelastuskeskus (sisäasiainministeriö).

Meripelastusohje 1978:n mukaan Hangon Rannikkopatteriston Russarön linnake kuuluu toiseen hälytysryhmään. Onnettomuusiltana linnakkeen valvontatornilla oli kaikista toimintaan osallistuneista yksiköistä selväpiireisin kuva annetuista hätämerkeistä, mutta linnake ei ryhtynyt vies-

tien välittämisen lisäksi muihin toimenpiteisiin, koska sille ei esitetty ohjeiden mukaista virka-apupyyntöä. Myös vartiolaiva Turvan päällikkö korostaa, että missään vaiheessa onnettomuusiltana heille ei tullut miltään taholta pyyntöä osallistua etsintöihin (paitsi valaisupyyntö).

Tutkintatoimikunta ehdottaa, että

- meripelastusohje 1978 tarkistettaisiin siten, että sen noudattaminen ei vapauta toimintavalmista yksikköä ryhtymästä oma-aloitteisesti toimenpiteisiin ihmishengen turvaamiseksi ja pelastamiseksi ja ilmoituksen tekemiseksi muille lähimmille meripelastusyksiköille, vaikka ohjeiden mukainen johto puuttuisikin (sisäasiainministeriö)

7. MERIPELASTUSKOULUTUS JA -VALMIUS

Tutkimuksissa on todettu, että aikaisempina vuosina on järjestetty merivartioston suunnittelemaa ja toimeenpanemaa meripelastus- ja etsintäharjoituksia.

Tutkintatoimikunta ehdottaa, että

- vastaisuudessa järjestettäisiin meripelastusalueiden ja -lohkojen johtoryhmien suunnittelemaa meripelastuselimien yhteistoiminta- ja hälytysharjoituksia (sisäasiainministeriö)

Tutkimusten yhteydessä on todettu, että yhteistoimintaan perustuvan meripelastusjärjestelmän tuntemus ei ole ollut riittävää.

Tutkintatoimikunta ehdottaa, että

- meripelastuksen koulutus- ja harjoitustoimintaa varten myönnettäisiin riittävästi määrärahoja (sisäasiainministeriö ja valtiovarainministeriö)
- kaikille meripelastuspalveluun osallistuville viranomaisille ja vapaaehtoisille tulisi järjestää meripelastusorganisaatiota sekä sen toimintaa käsittävää koulutusta. Koulutusta varten tulisi laatia opetuspaketti Viikinki-veneen onnettomuudesta, koska meripelastuksen ongelmat tulivat siinä kouriintuntuvasti esiin (sisäasiainministeriö)

Tutkimusten yhteydessä on todettu, että meripelastuspalveluun osallistuvat viranomaiset ja vapaaehtoiset eivät tunne riittävän hyvin toisiaan ja kanssakäyminenkin on ollut vähäistä.

Tutkintatoimikunta ehdottaa, että

- merivartiostot järjestäisivät säännöllisesti johtoryhmän kokouksia ja tapaamisia (sisäasiainministeriö)

8. RAJAVARTIOLAITOKSEN VOIMAVARAT

Suomenlahden merivartioston käytössä on Helsinkiin sijoitettu helikopteri, mutta se oli onnettomuusiltana sidottu toiseen tehtävään samana iltana tapahtuneen lentokonekaappauksen vuoksi. Myöskään seuraavan aamun pelastustoimiin tämä helikopteri ei voinut osallistua, koska miehistö oli tehnyt niin pitkän työvuoron, ettei heillä ollut oikeutta lentoturvallisuusmääräysten mukaan lähteä lennolle. Siitä syystä päätettiin lähettää onnettomuuspaikalle Saaristomerен merivartiostoon Turkuun sijoitettu helikopteri.

Tutkintatoimikunta ehdottaa, että

- Rajavartiolaitokselle myönnettäisiin riittävät varat kolmen kaksimoottorisen meritoimintaan varustetun helikopterin hankkimiseksi ja virkojen perustamiseksi siten, että niissä olisi jatkuvaa toimintavalmiuteen riittävä miehistö (sisäasiainministeriö ja valtiovarainministeriö).

Tutkimusten yhteydessä on käynyt selville, että NV-13 veneen tutka oli huonokuntoinen. Matkalla etsintäalueelle siihen yritettiin turhaan saada näyttöä ja kun siinä etsintäalueelle saavuttaessa oli onnistuttu, oli tutkan kuva hyvin heikko. Kuvaputken keskiosaan muodostui suuri valkoinen alue, jota ei säätämälläkään saanut pois todellisia kaikuja hävittämättä. Siten onnettomuusvenettä tai sen upottua pinnalle jäänyttä muovijollaa ei kyettä tutkan avulla vähäisestä etäisyydestä huolimatta paikan-

tamaan.

Tutkintatoimikunta ehdottaa, että

- Rajavartiolaitokselle myönnettäisiin riittävät varat merivartiolaivojen ja veneiden vanhentuneiden ja heikkokuntoisten tutkien korvaamiseksi ajanmukaisilla ja toimintavarmolla tutkalaitteilla (sisäasiainministeriö ja valtiovarainministeriö)

Tutkintatoimikunnalle on esitetty, että NV-13 veneen valonheittimellä olisi voitu pelastusliivien varassa kellunut henkilö havaita enintään 50-100 metrin päästä, jos tämä olisi sattunut aallon harjalle ja valonheittimen valokeilaan.

Tutkintatoimikunta ehdottaa, että

- Rajavartiolaitokselle myönnettäisiin riittävät varat merivartiolaivojen ja veneiden heikkotehoisten valonheittimien korvaamiseksi tehokkaalla oikein sijoitulla valonheittimellä (sisäasiainministeriö ja valtiovarainministeriö).

Tutkimuksissa on selvinnyt, että meripelastuskeskusten yhteydessä toimivilla merivartiostojen radioasemilla on jatkuva päivystys, mutta merivartiostojen esikuntien henkilökunnan vähäisyydestä johtuen meripelastusalueen toimintaa johtamaan pystyvä upseeri on määrätty virka-ajan ulkopuolella asunnosta tapahtuvaan päivystykseen.

Tutkintatoimikunta ehdottaa, että

- Rajavartiolaitokseen perustettaisiin uusia virkoja ja toimia meripelastuskeskusten miehityksen parantamiseksi sekä meripelastusalueen keskeytymättömän johtamistoiminnan takaamiseksi (sisäasiainministeriö ja valtiovarainministeriö)

Tutkimuksissa on todettu, että merivartiovene NV-13:n päällikkönä toiminut onnettomuuspaikalla etsintätoimia johtanut merivartiopursimies on joutunut olemaan oman toimensa ohella merivartioaseman päällikön sekä merivartioalueen päällikön sijaisena.

Tutkintatoimikunta ehdottaa, että

- Rajavartiolaitokseen perustettaisiin uusia merivartioalueen varapäällikön toimia meripelastuslohkon maista tapahtuvan meripelastustoiminnan johdon jatkuvuuden takaamiseksi (sisäasiainministeriö ja valtiovarainministeriö).

Tutkimusten yhteydessä on selvinnyt, että merivartioasemien henkilövahvuuksilla ei pystytä ylläpitämään jatkuvasti meripelastustoiminnan vaatimaa toimintavalmiutta. Ympäri vuorokautisen toimintavalmiuden takaamiseksi työvuorolla oleva henkilökunta on varsinaisten työaikojen ulkopuolella asunnosta tapahtuvassa päivystyksessä, josta hälytyksen sattuesssa on saavuttava työpaikalle yhden tunnin kuluessa.

Tutkintatoimikunta ehdottaa, että

- merivartioasemille perustettaisiin uusia toimia ja kehitettäisiin päivystys- ja varallaolojärjestelmää toimintavalmiuden tehostamiseksi (sisäasiainministeriö ja valtiovarainministeriö)

Tutkimusten yhteydessä on selvinnyt, että merivartioston viestihuoltohenkilöstön vähäisyydestä johtuen merivartioasemat joutuvat odottamaan tutkien ja radiopuhelimien korjauksia ja huoltoa pitkiäkin aikoja.

Tutkintatoimikunta ehdottaa, että

- Rajavartiolaitoksen viestihuoltohenkilökunnan lisäämiseksi perustettaisiin uusia toimia (sisäasiainministeriö ja valtiovarainministeriö)

9. MERIVALVONTAJÄRJESTELMÄN KEHITTÄMINEN

Hangan Rannikkopatteriston Russarön linnakkeen valvontatornin tutkalla ei pystytty paikantamaan noin 7,5 km etäisyydessä olevaa onnettomuusvenettä ja NV-13 vene häipyi tutkan kuvaputkelta noin 7 km etäisyydessä.

Tutkintatoimikunta ehdottaa, että

- Rannikkotykistölle myönnettäisiin riittävät varat merivalvontajärjestelmän kehittämiseksi siten, että nykypäivän teknillinen kehitys voidaan huomioida tutkalaitteissa ja/tai niiden käyttäjien koulutuksessa (puolustusministeriö ja valtiovarainministeriö)

Tutkimusten yhteydessä on havaittu, että rannikkotykistön koordinaatisto eroaa merikarttakoordinaatistosta.

Tutkintatoimikunta ehdottaa, että

- rannikkotykistön merivalvonta-aseman ilmoittamat suuntimat tulisi antaa merikarttakoordinaatistossa (puolustusministeriö)

10. SOTA-ALUSTEN KULKUVALOT

Tutkimusten yhteydessä on selvinnyt, että ollessaan etsintäalueella havaitsi NV-13 veneen päällikkö etäämpänä valon, jonka otaksui olevan havainnontekijästä poispäin kulkevan aluksen perävalon. Tehty havainto johti virhearviointiin, sillä tämä valo oli lähestyvän tykkivene Karjalan mastovalo. Kansainvälisten Meriteiden sääntöjen mukaan vähintään 50 metrin pituisen kulussa olevan konealuksen on näytettävä kahta mastovaloa: toinen aluksen keulaosassa ja toinen mastovalo perän puolella ja korkeammalla kuin keulaosassa oleva mastovalo. Tykkivene Karjalan pituus on noin 76 metriä.

Tutkintatoimikunta ehdottaa, että

- puolustusvoimille kuuluvien alusten merenkulkuvalot ja niiden käyttö tarkistettaisiin mahdollisuuksien mukaan kansainvälisten meriteiden sääntöjen säästösten mukaisiksi (puolustusministeriö ja kauppa- ja teollisuusministeriö)

11. KALASTUSALUSTEN MIEHISTÖN NÄKÖ - JA KUULOTARKASTUS.

Viikinki-veneeseen tutkintatoimikunta on selvityksessään todennut, että kalastusalus Sandefjordin päällikkö [REDACTED] on ollut siinä määrin värisokea, että ei ole voinut varmuudella todeta havaitsemansa raketin väriä.

Merenkulkuhallitus on myöntänyt [REDACTED] kuljetajankirjan vuonna 1963. Anomuksen liitteenä olevassa 5.10.1962 päivätyssä lääkärintodistuksessa on värinäön kohdalla alleviivattu sekä sana "normal" että "färgsvag" ja todistukseen on kirjoitettu huomautus: "Anser ej svagheten i färguppfattning utgöra hinder". Tämän jälkeen [REDACTED] ei ole tutkituttanut näkökykyään. Asetusta merimiehen lääkärintarkastuksesta (157/52) ei sovelleta henkilöön, joka otetaan toimeen kalastusalukseseen, jonka toiminta-alue ei ulotu Itämeren ulkopuolelle.

Tutkintatoimikunta ehdottaa, että

- ryhdyttäisiin toimenpiteisiin lainsäädännön muuttamiseksi siten, että myös kalastusalusten laivaväeltä vaadittaisiin normaali näkö- ja kuulokyky sekä säädetttäisiin se aika ajoin tarkastettavaksi (kauppa- ja teollisuusministeriö)

12. ÖNNETTOMUUSTUTKINTA

Tutkimusten yhteydessä on käynyt selville, että mahdollisuudet uhrien tarkan kuolinajan määrittelymiseen olisivat voineet ainakin vähäisessä määrin parantua jos tutkimuksiin olisi saatu heti ensimmäisten ruumiiden löytymisen jälkeen mukaan oikeuslääketieteen asiantuntemusta.

Tutkintatoimikunta ehdottaa sen varmistamista, että

- sellaisen onnettomuuden tutkimuksiin, jonka seurauksena useampi henkilö on kuollut tai saattanut kuolla saataisiin mahdollisimman nopeasti mukaan oikeuslääketieteellistä asiantuntemusta (sosiaali- ja terveysministeriö, sisäasiainministeriö ja oikeusministeriö)