



Tutkintaselostus

C 7/1998 M

Moottorialus PAMELA, karilleajo Saaristomerellä 3.8.1998

Tämä tutkintaselostus on tehty turvallisuuden parantamiseksi ja uusien onnettomuuksien ennalta ehkäisemiseksi. Tässä ei käsitellä onnettomuudesta mahdollisesti johtuvaa vastuuta tai vahingonkorvausvelvollisuutta. Tutkintaselostuksen käyttäminen muuhun tarkoitukseen kuin turvallisuuden parantamiseen on vältettävä.



TIIVISTELMÄ

Suomalainen moottorialus PAMELA ajautui karille matkalla Korppoosta Olkiluotoon Stångskär nimisen luodon luona 3.8.1998. Vahtipäällikkönä toiminut aluksen päällikkö oli nukahtanut komentosillalla. Aluksen pohja vaurioitui. Ympäristövahinkoja ei syntynyt.

SUMMARY

MOTOR VESSEL PAMELA, GROUNDING IN THE FINNISH ARCHIPELAGO ON 3.8.1998

Finnish motor vessel PAMELA ran aground in Stångskär en route from Korppoo to Olkiluoto on 3.8.1998. The master was acting as the officer on watch as he fell asleep. The vessel got damages to her bottom plating. No environmental harm occurred.



SISÄLLYSLUETTELO

TIIVISTELMÄ.....	I
SUMMARY.....	I
1 ONNETTOMUUDEN YLEISKUVAUS JA TUTKINTA	1
1.1 Alus	1
1.1.1 Yleistiedot.....	1
1.1.2 Aluksen rekisteriasiakirjat	2
1.1.3 Miehistys ja liikennerajoitukset.....	2
1.1.4 Ohjaamo ja sen laitteet	2
1.2 Onnettomuustapahtumat ja niihin johtanut toiminta	2
1.2.1 Sääolosuhteet	2
1.2.2 Onnettomuusmatka.....	2
1.3 Pelastustoimet.....	3
1.3.1 Ihmishengen pelastaminen	3
1.3.2 Aluksen pelastaminen.....	4
1.3.3 Vauriot	4
1.4 Onnettomuuden tutkinta.....	4
2 ANALYYSI.....	5
2.1 Viranomaisohjeet ja -määräykset	5
2.2 Työjärjestelyt ennen matkaa.....	5
2.3 Onnettomuusmatka.....	5
3 JOHTOPÄÄTÖKSET	7
3.1 Onnettomuuden välittömät syyt	7
3.2 Onnettomuuteen johtaneet tekijät.....	7
4 SUOSITUKSET.....	9
LÄHDELUETTELO	

1 ONNETTOMUUDEN YLEISKUVAUS JA TUTKINTA

1.1 Alus

1.1.1 Yleistiedot



Kuva 1. Pamela (© T. Karvonen).

Laivan nimi	ms PAMELA
Kotipaikka	Naantali
Rekisterinumero	11796
IMO tunnus	7719703
Tunnuskirjaimet	OJGX
Laji	Lastialus
Henkilömäärä	5 henkeä
Omistaja	VG -Shipping
Luokituslaitos	Lloyds Register
Luokka	+100 A 1, +LMC
Rakennusvuosi	1978
Rakennuspaikka	Yorkshire Drydock Co, Hull, UK
Pituus	45,54 m
Leveys	9,50 m
Syväys	3,88m (kesälastimerkki)
Bruttovetoisuus	585



Nettovetoisuus	348
Kantavuus	1056
Koneteho	544 kW
Nopeus	9 solmua

1.1.2 Aluksen rekisteriasiakirjat

Rekisteriasiakirjat olivat kunnossa.

1.1.3 Miehistys ja liikennerajoitukset

Aluksen miehistystodistus kotimaanliikenteessä edellytti kahden laivurin ja kahden kansimiehen miehistystä. Yhdellä laivaväestä tuli olla koneenhoitajan pätevyys.

Onnettomuusaikana aluksella oli päällikkö, konepäällikkö, jolla oli perämiehen tutkinto sekä kolme kansimiestä.

1.1.4 Ohjaamo ja sen laitteet

Aluksen ohjaamossa olivat vaadittavat navigointi- ja radiolaitteet: meritutka, magneettikompassi, hyrräkompassi, automaattiohjauslaite, GPS-navigointilaite, WHF-radiopuhelin ja 2182 kHz vahtivastaanotin.

1.2 Onnettomuustapahtumat ja niihin johtanut toiminta

1.2.1 Sääolosuhteet

Säätila oli hyvä, tuuli vaihteleva 1-2 m/s, selkeää, näkyvyys hyvä.

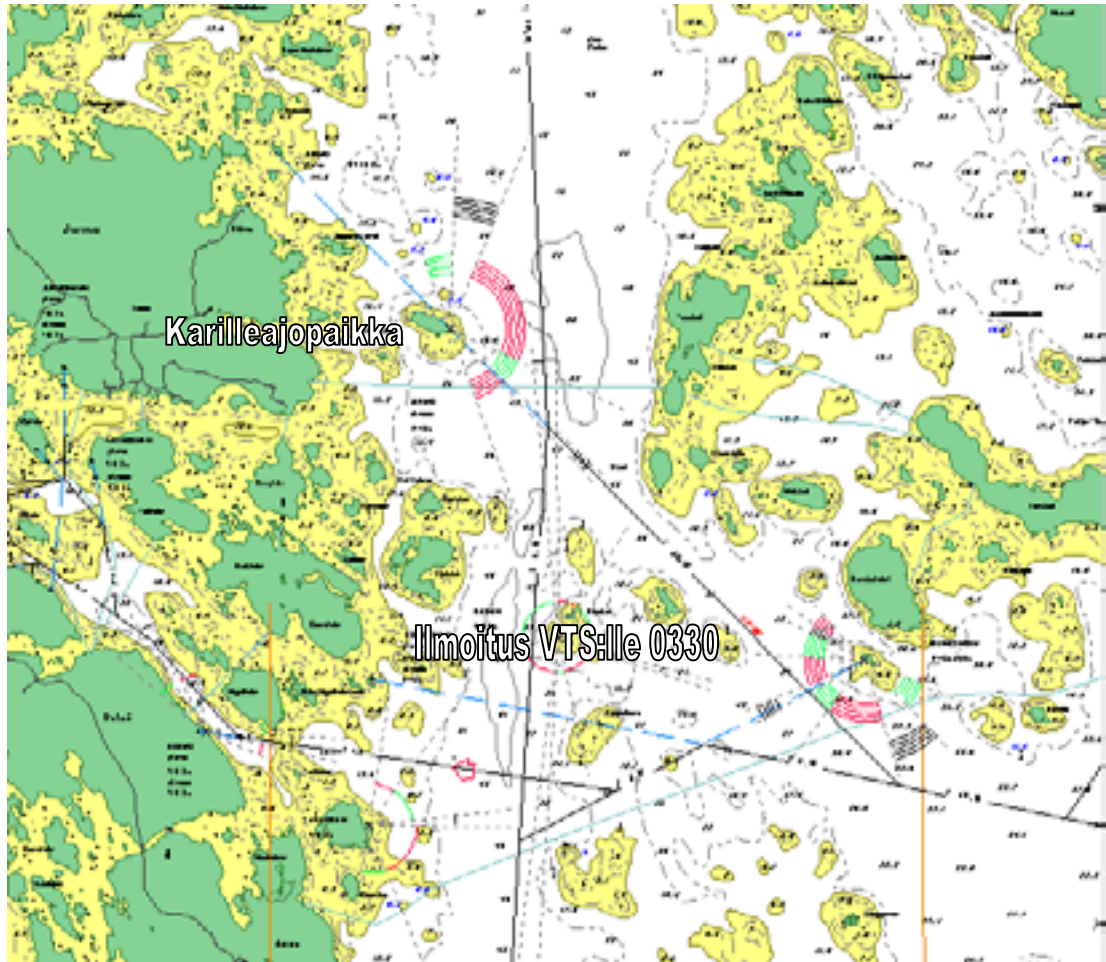
1.2.2 Onnettomuusmatka

Alus lähti korjaustelakalta Korppoosta kohti Olkiluotoa 3.8.1998 kello 23.50. Komentosillalla olivat päällikkö ja kansimies. Matka eteni normaalisti. Päällikkö kehotti kansimiestä tekemään kierroksen konehuoneessa ja samalla keittämään kahvia seuraavalle vahdille. Alus ohitti Lövsjärin 4.8. kello 00.28, Ykskarin kello 01.50 ja Kungsholmin kello 03.29. Nämä tiedot on saatu Saaristomeren VTS:n seurantalomakkeesta.

Kungsholmin ohitusilmoituksen jälkeen päällikkö istui automaattiohjauslaitteen vieressä olevalle tuolille ja valmistautui kääntämään uudelle suunnalle noin viiden minuutin jälkeen. Hän nukahti tuolille ja havahtui, kun alus osui ensimmäisen kerran pohjaan. Päällikkö pysäytti koneet ja havaitsi, että alus oli karilla.

Kungsholmin ohitusilmoituksen jälkeen päällikkö istui automaattiohjauslaitteen vieressä olevalle tuolille ja valmistautui kääntämään uudelle suunnalle noin viiden minuutin jäl-

keen. Hän nukahti tuolille ja havahtui, kun alus osui ensimmäisen kerran pohjaan. Päälikkö pysäytti koneet ja havaitsi, että alus oli karilla.



Kuva 2. Karilleajopaikka (© Merenkulutuskeskus).

1.3 Pelastustoimet

1.3.1 Ihmishengen pelastaminen

Koko miehistö heräsi ja tuli komentosillalle. Kukaan ei ollut loukkaantunut. Päälikkö antoi määräyksen peilata tankit ja tutkia konehuone sekä lastiruma. Hän soitti matkapuhelimella kello 03.45 varustamon toimitusjohtajalle, joka toimi myös varustamon turvallisuusyhdyskilonä (Designated Person Ashore). Tämän jälkeen, kello 04.00 hän ilmoitti karilleajosta VHF-puhelimella meripelastuskeskukselle Turkuun. VTS kuuli tämän puhelun ja merkitsi ajan seurantalomakkeeseensa.

Kello 04.25 paikalle tuli merivartioston alus Susiluodon merivartioasemalta. Merivartijat puhalluttivat päälikkön. Tulos oli negatiivinen, 0,00 promillea.

1.3.2 Aluksen pelastaminen

Aluksen tankit olivat ehjät, mutta lastiruumaan tuli vettä. Aluksessa ei ole tankkeja ruuman alla. Varustamon kriisiryhmä kokoontui varustamon tiloissa Turussa kello 05.00. Se sai tilannetiedon PAMELalta; alus tukevasti karilla, kallistuneena SB puolelle, aluksesta ei vuoda öljyä, painolastitakeissa ei vuotoja, vesi nousee rumassa neljä senttiä kymmenessä minuutissa. Pian vedenpinta ruumassa nousi merenpinnan tasalle. Koska alus oli pohjassa, tilanne säilyi vakaana, aluksella eikä siellä olleilla ollut välitöntä vaaraa.

Alukselle hankittiin pumppauskalustoa ja sen vaurioita korjattiin tilapäisesti. Alus saatiin irrotettua karilta 5.8. kello 17.50. PAMELA siirrettiin Korppoon telakalle korjauksia varten. Telakalle se tuli 6.8. kello 09.00.

1.3.3 Vauriot

Aluksen pohjalevystä jouduttiin uusimaan keskilaivan kohdalta. Koneistovaurioita ei syntynyt.

1.4 Onnettomuuden tutkinta

Onnettomuustutkintakeskus sai tiedon PAMELAN karilleajosta sanomalehti uutisesta. Tämän jälkeen erikoistutkija Risto **Repo** kävi aluksella Korppoon telakalla ja varustamossa Turussa. Onnettomuustutkintakeskus määräsi päätöksellään C 7/1998 M Revon tutkimaan karilleajoa virkamiestutkintana.

2 ANALYYSI

2.1 Viranomaisohjeet ja -määräykset

Vahdinpitomääräyksiä onnettomuusmatkalla ilmeisesti noudatettiin komentosillan miehityksen osalta. Saatujen tietojen mukaan vahtipäällikön lisäksi sillalla ollut kansimies poistui sillalta jonkin aikaa ennen karilleajoa. Hän meni tekemään turvallisuuskierroksen konehuoneeseen ja keittämään seuraavalle vahdille kahvia.

2.2 Työjärjestelyt ennen matkaa

Päällikkö oli telakalla lähtöä ennen viikonloppuna tehnyt 12 tunnin työpäivän lauantaina ja 13 tunnin työpäivän sunnuntaina. Maanantaina hän aloitti 14 tunnin vapaa-ajan jälkeen työt kello 08 aamulla jatkaen kello 19 saakka. Telakalta lähdön piti olla jo noin kello 21, mutta lähtö viivästyi BB puoleisen Aquamaster -koneiston laakerikorjauksen vuoksi puolille öin. Päällikkö yritti levätä illalla ennen uloslähtöä, mutta ei siinä onnistunut, koska odotti korjauksen valmistumista. Työn hän aloitti uudelleen kello 22. Päällikön vireys-tila oli ilmeisesti heikentynyt.

2.3 Onnettomuusmatka

Matka sujui normaalisti Korppoon telakalta lähdön jälkeen. Päällikkö teki matkan aikana liikenneilmoitukset VTS-keskukseen. Sää oli hyvä, väylä tuttu, muuta liikennettä ei ollut läheisyydessä. Päällikkö nukahti hieman ennen käännöspaikkaa. Tästä ei kulunut kuin hetki siihen, että alus oli matalikolla ja jatkoi täydellä 9 solmun nopeudella karille, jolle se juuttui.

3 JOHTOPÄÄTÖKSET

3.1 Onnettomuuden välittömät syyt

Päällikön nukahtaminen juuri ennen väylänmutkaa.

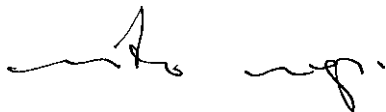
3.2 Onnettomuuteen johtaneet tekijät

Päällikön vireystilan aleneminen johtui pitkästä yhtämittaisesta valveillaolosta. Huonoa onnea oli se, että tähystäjä juuri kriittisellä hetkellä oli muissa tehtävissä.

4 SUOSITUKSET

Tutkija ei esitä erillisiä turvallisuussuosituksia. Onnettomuustutkintakeskus tekee erillisen yhteenvedon sattuneista onnettomuuksista, joissa vaikuttavana tekijänä ollut väsymys, fatigue.

Helsingissä 24.2.2004

A handwritten signature in black ink, appearing to be "Risto Repo". The signature is written in a cursive, somewhat stylized script.

Risto Repo

LÄHDELUETTELO

Seuraavat lähteet on taltioituna Onnettomuustutkintakeskuksessa:

1. Meriselitys liitteineen.
2. Tutkijan tekemät haastattelut.