



SAVONIA

Tekniikka

Palopäällystön koulutus

OPINNÄYTETYÖ

EVAKUOINTIKESKUKSEN PERUSTAMINEN MERELLISESSÄ
SUURONNETTOMUUDESSA

Ilari Hatakka

21.5.2014 Matti Horskumäki

SAVONIA – AMMATTIKORKEAKOULU - TEKNIikka, KUOPIO		
Koulutusohjelma Palopäällystön koulutusohjelma		
Tekijä Ilari Hatakka		
Työn nimi Evakuointikeskuksen perustaminen merellisessä suuronnettomuudessa		
Työn laji Opinnäytetyö	Päiväys 12.5.2014	Sivumäärä 57 + 33
Työn valvoja yliopettaja Matti Honkanen	Yrityksen yhdyshenkilö komentaja Petteri Leppänen	
Yritys Rajavartiolaitoksen esikunta, Raja- ja meriosasto, Meriturvallisuus- ja meripelastusyksikkö		
Tiivistelmä		
<p>Merellisen suuronnettomuuden riskiin varautuakseen Rajavartiolaitoksen esikunta on julkaissut yhteistyössä meripelastukseen osallistuvien viranomaisten ja muiden organisaatioiden kanssa Monialaisiin merionnettomuuksiin varautumisen yhteistoimintasuunnitelman, jossa käsitellään muiden muassa evakuointikeskuksen perustamista. Evakuointikeskuksen perustaminen on suunnitelmassa määritelty pelastustoimen johdettavaksi tilanteeksi, ja toimintaan osallistuvien on yhdessä suunniteltava evakuointikeskuksen käytännön toiminta. Evakuointikeskuksen toimintaan osallistuvat pelastusviranomaisten lisäksi ainakin poliisi, sosiaali- ja terveystoimintayksiköt sekä rajavartiostoyksiköt. Evakuointikeskuksessa toimii myös vapaaehtoisia organisaatioita siten, kuin niiden kanssa on erikseen sovittu ja suunniteltu.</p> <p>Tämän opinnäytetyön tavoitteena oli selvittää pelastustoiminnan prosessi sekä toimijat ja heidän tehtävät merellisen suuronnettomuuden vuoksi maissa tapahtuvassa pelastustoiminnassa. Opinnäytetyössä on tapahtuneisiin onnettomuuksiin ja niistä laadittuihin onnettomuustutkintaselosteisiin peilaten selvitetty olemassa olevia malleja matkustaja-aluksen matkustajien pelastamisessa ja syvennetty Monialaisiin merionnettomuuksiin varautumisen yhteistoimintasuunnitelman evakuointikeskuksen perustaminen -luvussa käsiteltyjä asioita kuten viranomaisten toimivaltakysymyksiä.</p> <p>Työ toteutettiin aineistolähtöisellä sisällönanalyysillä, jossa lähteinä olivat pelastustoimintaan ja meripelastukseen liittyvä lainsäädäntö ja ohjeistukset. Käytännön tapausesimerkit pohjautuvat pääasiassa Onnettomuustutkintakeskuksen tutkintaraportteihin. Työn toiminnallinen osuus, toimintamalli merellisen suuronnettomuuden vuoksi maissa tapahtuvaan pelastustoimintaan, on työn liitteenä.</p>		
Avainsanat meripelastus, suuronnettomuus, evakuointi, ihmisen pelastaminen mereltä, laivaonnettomuus		
Luottamuksellisuus julkinen		

SAVONIA POLYTECHNIC - SCHOOL OF ENGINEERING, KUOPIO		
Degree Programme Fire Officer (Engineer)		
Author Ilari Hatakka		
Title of Project Landing site management in maritime mass rescue operations		
Type of Project Final Project	Date May 12, 2014	Pages 57 + 33
Academic Supervisor Mr Matti Honkanen, Head Instructor	Company Supervisor Mr Petteri Leppänen, Commander	
Company Headquarters of the Finnish Border Guard, Border and Coast Guard Division, SAR and Maritime Safety Unit		
<p>Abstract</p> <p>The Finnish Border Guard has published a Mass Rescue Operation Plan in 2012 in cooperation with the participating search and rescue (SAR) organizations. One part of the manual is the plan to establish evacuation centres. A designated landing site and a reception centre for rescuees are led by local rescue authorities in cooperation with local police, social and health care authorities as well as the Border Guard. The authorities may also cooperate with several nongovernmental organizations as have been agreed and planned with the organizations. At present, the Maritime Rescue Coordination Centre and Maritime Rescue Sub Centre are preparing local SAR and maritime mass rescue operation plans in co-operation with local rescue services.</p> <p>The aim of this final project was to study the rescue process as well as determine all the authorities that are involved in maritime mass rescue operations and also determine their roles in the rescue process. The final project includes a content analysis of the Finnish legislation related to maritime rescue and national and international instructions. In the practical part were the passenger ship accident investigation reports made by the Safety Investigation Authority studied. This final project is also a functional study in which a recommendation for a national mass rescue operation plan was created.</p>		
Keywords search and rescue, maritime rescue, maritime incident, mass rescue operation		
Confidentiality public		

SISÄLLYS

LYHENTEET	6
1 JOHDANTO	7
2 MATKUSTAJA-ALUSLIIKENNE SUOMESSA	9
2.1 Matkustajaliikenne	9
2.2 Matkustajaliikenteen alukset	10
2.3 Onnettomuusriski	11
3 EVAKUOINNIN JA PELASTUSTOIMINNAN LAINSÄÄDÄNTÖ JA OHJEET..	14
3.1 Meripelastus Suomessa	14
3.2 Suuronnettomuus	14
3.3 Merellisen onnettomuuden erityispiirteet	14
3.4 Evakuoinnin käsite	15
3.5 Viranomaisten lakisääteiset tehtävät evakuoinnissa.....	17
3.6 Evakuointikeskus lento-onnettomuudessa.....	22
3.7 Evakuointikeskus merellisessä onnettomuudessa	24
4 VARUSTAMON JA ALUSTEN OSALLISTUMINEN EVAKUOINTIIN	25
4.1 Varustamon ja meripelastusorganisaation yhteistyö	25
4.2 Matkustaja-alusten henkilöluettelot	26
4.3 Onnettomuusalus evakuointipaikkana.....	27
4.4 Toisen matkustaja-aluksen käyttäminen evakuointialuksena.....	28
4.5 Onnettomuusaluksen pelastusvälineiden käyttö matkustajien pelastamisessa.	29
4.6 Suomalaisten varustamojen valmius	29
5 MERELLISTEN EVAKUOINTIEN TUTKIMUSAINEISTO	31
5.1 Tutkimusmenetelmä	31
5.2 Onnettomuusaineisto	32

5.3	Suoritetut evakuoinnit	33
5.4	Esimerkkitapaukset	35
6	POHDINTA	44
6.1	Nykytila	44
6.2	Tulevaisuus.....	45
6.3	Opinnäytetyöprosessi	47
6.4	Jatkotutkimuksia.....	48
	LÄHTEET.....	51
	LIITTEET	57

LYHENTEET

DPA – Laivan nimetty edustaja maissa (Designated person ashore)

DVI – Poliisin uhrintunnistusryhmä (Disaster victim identification team)

IAMSAR – Kansainvälinen lento- ja meripelastuskäsikirja (International aeronautical and maritime search and rescue manual)

IMO – Kansainvälinen, YK:n alainen merenkulkujärjestö (International Maritime Organization)

ISM – IMO:n kansainvälinen turvallisuusjohtamisohje (International safety management code)

MIRG – Pelastustoimen erikoiskoulutettu meripelastusryhmä (Maritime incident rescue group)

MoMeVa – Monialaisiin merionnettomuuksiin varautumisen yhteistoimintasuunnitelma

MRO – Joukkoevakuointioperaatio (Mass rescue operation)

OTKES – Onnettomuustutkintakeskus

RVL – Rajavartiolaitos

SAR – Etsintä- ja pelastus (Search and rescue)

SHT – Ruotsin onnettomuustutkintaviranomainen (Statens haverikommission)

SOLAS – Kansainvälinen yleissopimuskokoelma ihmishenkien turvaamiseksi merellä (Safety Of Life At Sea.)

SRR – Suomen meripelastusvastuualue (Search and rescue region)

STM – Sosiaali- ja terveystieteiden ministeriö

Vapepa – Vapaaehtoinen pelastuspalvelu

1 JOHDANTO

Itämeren matkustaja-alusliikenne ja sitä myöden myös Suomen satamien matkustajaliikenne on kasvanut muun muassa Schengen-sopimuksen kevennettyä rajamuodollisuuksia. Samaan aikaan rahtialusliikenne Suomenlahdella on lisääntynyt Venäjän öljyn ja kaasun viennin kasvaessa. Suurin osa suomalaisten satamien matkustaja-alusliikenteestä suuntautuu Suomen rajojen ulkopuolelle. Kotimaan matkustaja-alusliikenne on vähäisempää.

Meripelastusta Suomessa johtavana viranomaisena Rajavartiolaitos (RVL) on panostanut merkittävästi suuronnettomuusriskien hallintaan Suomen rannikkoalueilla. Vuonna 2012 valmistui Itämeren alueella poikkeuksellisen laaja, yhteistyössä kaikkien meripelastukseen osallistuvien viranomaisten ja toimijoiden kesken tehty Monialaisiin merionnettomuuksiin varautumisen yhteistoimintasuunnitelma (MoMeVa).

MoMeVa:ssa käsitellään muiden muassa evakuointikeskuksen perustamista. MoMeVa:n evakuointikeskuksen perustaminen -luvussa luodaan peruseriaa eri viranomaisten työnjaolle ja kuvataan evakuointikeskuksen tehtävät merellisessä onnettomuudessa. Teoksessa ei kuitenkaan tarkemmin määritellä, kuinka toiminta organisoidaan evakuointikeskuksessa, mitä evakuointikeskuksen johtaminen käytännössä tarkoittaa tai mitä termejä toimintapaikoista ja onnettomuuden osallisista käytetään. Suomalaisessa meripelastuksessa ei ole muodostunut yhtenäistä terminologiaa, mitä tarkoitetaan esimerkiksi sanoilla *matkustaja*, *uhri*, *evakuoitu* tai *pelastettu*. Myös onnettomuusaluksen henkilömäärän selvittämisessä on ollut toistuvasti haasteita. Meripelastustoiminta pohjautuu vahvasti kansainvälisiin sopimuksiin ja ohjeisiin. Suurissa meripelastustilanteissa tarvitaan apua Itämeren alueen valtioilta ja toimintakielenä on useimmiten englanti. Suomessa käytettävän terminologian tulisi olla helposti käännettävissä englanniksi ja päinvastoin.

Suurten evakuointien harjoittelu on vaikeaa. Pelastusharjoitukset päättyvät yleensä siihen, mistä evakuointikeskuksen tehtävät vasta alkavat. Toisaalta erilaisissa kartta- ja simulaatioharjoituksissa suurten ihmismassojen liikutteluun liittyviä haasteista voidaan vain arvailla. Onnettomuudelle altistuneiden henkilöiden kannalta tilanne ei kuitenkaan suinkaan pääty siihen, kun heidät saadaan nostettua pelastusalukseen tai kuljetettua maihin. Ulkomaisen risteilyaluksen matkustaja voi olla tuhansien kilometrien päässä

kotoaan vieraassa maassa, ilman henkilökohtaisia matkatavaroita ja yllä märkä vaatekerta. Kyseinen tilanne luo merkittävät paineet onnettomuusalueen sosiaaliviranomaisille.

Tämän työn tavoitteena on tapahtuneisiin onnettomuuksiin ja niistä laadittuihin onnettomuustutkintaselosteisiin peilaten selvittää olemassa olevia malleja matkustaja-aluksen matkustajien pelastamisessa ja syventää MoMeVa:n evakuointikeskuksen perustaminen-luvussa käsiteltyjä asioita. Työssä esitetään malli matkustaja-alukselta pelastettujen henkilöiden käsittelystä rantaviivalta lopulliseen majapaikkaansa. Vaikka tämä malli onkin luotu evakuointikeskuksen perustamiseen merellisessä suuronnettomuudessa, on työn oppeja mahdollista soveltaa myös pienemmissä merellisissä onnettomuustilanteissa sekä maa-alueilla tapahtuvissa onnettomuuksissa.

Työn alussa luodaan katsaus matkustaja-alusliikenteeseen Suomen meripelastusvastuualueella sekä suomalaisen meripelastusjärjestelmään ja keskeisiin käsitteisiin, jotka liittyvät matkustaja-alusten onnettomuuksiin. Tarkoituksena on antaa lukijalle käsitys, minkälaisia aluksia Suomen rannikolla liikkuu, minkälaisia riskejä liikenteeseen liittyy ja kuinka niitä käsitellään.

Luvussa kolme esitellään lisäksi evakuointi -termiin liittyvää problematiikkaa sekä evakuoinnin esiintyminen lainsäädännössä ja ohjeistuksissa. Varustamoiden ja muiden alusten rooli onnettomuustilanteissa ja evakuoinnissa eriytetään viranomaistoiminnasta omaksi, neljänneksi luvukseen.

Työn tutkimuksellinen osa koostuu Onnettomuustutkintakeskuksen (OTKES) matkustaja-alusonnettomuuksia käsittelevien tutkintaraporttien analysoinnista. Keskeiset tutkimuskysymykset ovat ketä evakuointikeskuksessa on toiminut ja mitä tehtäviä heillä on ollut. Tapauksista valitaan muutama tarkempaan tutkiskeluun ja nämä tapaukset esitellään tässä työssä. Näkökulmaa laajennetaan kolmella ei-merellisellä onnettomuudella tai harjoituksella, joissa on samoja piirteitä kuin merellisessä evakuoinnissa.

Opinnäytetyö toteutetaan toiminnallisena opinnäytetyönä, jonka lopputuloksena on liitteessä 3 oleva esitys toimintamalliksi maissa tapahtuvaan pelastustoimintaan matkustaja-alusonnettomuudessa.

2 MATKUSTAJA-ALUSLIIKENNE SUOMESSA



Kuva 1. Raakapurjelaiva Gerda, katamaraani Karolin ja matkustaja-autolautta Silja Serenade Harmajalla. Kuva Jussi Leppänen, Neogen 2011.

Merenkulun poikkeuksellisen riskin tekee toisaalta se, että missään muussa liikenne muodossa samalla kulkuväylällä liikennöivien liikennevälineiden keskinäiset nopeudet ja ulkomitat eivät eroa niin paljon toisistaan, ja toisaalta se, että yhteen matkustajaluokseen voi mahtua pienen suomalaisen kunnan asukasluvun verran ihmisiä. Kuvassa 1 on havainnollistettu, kuinka samaa Harmajan ja Suomenlinnan välissä olevaa väyläosuutta Helsingin edustalla käyttävät samalla hetkellä muutaman solmun nopeutta etenevä perinnepurjelaiva, tuhansia ihmisiä kuljettava matkustaja-autolautta sekä jopa kymmenen kertaa purjelaivaa nopeammin etenevä katamaraani.

2.1 Matkustajaliikenne

Reittilaivojen matkustajamäärät ovat olleet koko 2000-luvun hienoisessa, mutta tasaisessa kasvussa. Liikenneviraston vuoden 2011 tilastojen mukaan suomalaisten satamien ulkomaisessa henkilöliikenteessä kulki 17,7 miljoonaa matkustajaa, mikä on noin miljoona enemmän kuin vuonna 2009. Matkustajista yli puolet kulkee Helsingin satamien kautta, muut isot matkustajaliikenteen satamat ovat Turku ja Maarianhamina, ja myös Vaasasta on säännöllistä matkustaja-alusliikennettä ulkomaille. Ulkomaisilla ristei-

lyaluksilla Suomessa kävi vuonna 2011 yhteensä 364 000 matkustajaa, joka sekkin on jälleen edellisvuotta enemmän. (Liikennevirasto 2010, 6; Liikennevirasto 2012, 30.)

Risteilykauden 2013 aikana pelkästään Helsinkiin odotettiin saapuvan noin 400 000 risteilymatkustajaa 283:lla eri risteilyaluksella. Vilkkainta aikaa ovat luonnollisesti kesä- ja heinäkuu. Toukokuun 15. päivänä keväällä 2013 Helsinkiin saapui päivän aikana neljä risteilyalusta ja yli 10 700 matkustajaa. (Helsingin kaupunki 2013.) Vaikka liikenne painottuu Suomenlahdelle, on risteilyliikennettä koko rannikolla aina Perämeren pohjukkaa myöden. Kemin satamassa on vierailut vuosittain kolme risteilylaivaa, joiden matkustajakapasiteetit ovat vaihdelleet 500 matkustajan molemmin puolin (Kemin satama 2013; Kemin satama 2014).

Suurin osa kotimaan laivamatkoista tehdään rannikolla. Sisävesien matkustajamäärät ovat olleet 2000-luvun alle puoli miljoonaa ja rannikolla on tehty noin neljä miljoonaa matkaa vuosittain. Sisävesillä laivamatkailu on keskittynyt erityisesti Saimaalle sekä Tampereen, Lahden ja Jyväskylän seudulle. Vuonna 2012 rannikkoalueen matkoista yli puolet keskittyi pääkaupunkiseuduille (2,46 milj.), muut olivat Ahvenanmaan ja Saaristomerien yhteysalusliikennettä. Muiden rannikkokaupunkien paikallisliikenteen osuus on muutamia tuhansia. (Liikennevirasto 2013, 21 ja 24.)

2.2 Matkustajaliikenteen alukset

Keskimäärin Suomessa vierailevalla ulkomaisella risteilyaluksella on noin 2 000 matkustajaa. Kesän 2013 suurin Suomessa vierailut alus oli Suomessa rakennettu Voyagerluokan Adventure of the Seas. Aluksen 3 800 matkustajaa palvelee 1 200 miehistönjäsentä. (Helsingin kaupunki 2013; STX Europe 2013.) Ulkomaisten risteilyalusten kohdalla on huomioitava myös matkustajaprofiili. Satunnaisotannalla erään Helsinkiin kesällä 2013 saapuneen aluksen (yht. 2010 matkustajaa) matkustajista lähes 50 % oli yli 65-vuotiaita ja alle 15-vuotiaita lapsia matkustajista oli vain 0,03 % (68 lasta). Kyseisessä aluksessa miehistöä oli 966 henkilöä. (Kapteeniluutnantti Mikko Hirven esitelmä 23.9.2013.)

Eniten Suomen satamista matkustajia ulos vievä ja sinne tuova alustyyppi on niin sanottu matkustaja-autolautta. Matkustaja-autolautoista suurin Suomesta liikennöivä alus on

Tallink-konsernin Europa (ent. Silja Europa). Aluksen maksimimatkustajamäärä on 3013 ja vuoden 2006 syksyllä aluksella oli 240 miehistön jäsentä, yhteensä aluksessa on 3738 makuupaikkaa. (Malmberg ym. 2007, 172 ja 287.)

Oman erityispiirteensä Suomesta ulkomaille suuntautuvalla matkustajaliikenteelle tuo Helsingin ja Tallinnan välinen kesäinen pika-alusliikenne. Aiemmat kantosiipialukset on nyt korvattu katamaraaneilla, jotka nekin kykenevät vesillä 37 solmun nopeuteen. Linda Linen noin 50 metriä pitkiin katamaraaneihin mahtuu kumpaankin lähes 400 matkustajaa (Linda Line 2013).

Kotimaan liikenteen aluskalusto on hyvin kirjavaa. Yleisin kotimaan matkustaja-alus on niin sanottu vesibussi, joka tyypillisesti on noin parikymmentä metriä pitkä. Alukset on pääosin rakennettu 1960-luvun jälkeen ja niihin on tehty paljon muutostöitä. Toinen merkittävä alusryhmä on mainittua vanhemmat, usein höyry- tai purjevoimalla kulkevat alukset, joilla voi olla ikää toistasataa vuotta tai kyse on vanhojen piirustusten mukaan tehdystä uudisrakenteesta. Katsastustietojen mukaan aluksissa on 50 - 250 matkustajapaikkaa. Erityisesti pienemmissä aluksissa tämä tarkoittaa todella tehokasta tilankäyttöä. Turvallisuuden kannalta huomionarvoista on, että aluksissa ei yleensä ole osastointia, joten vaurion sattuessa vuotovesi valtaa nopeasti koko aluksen. (Onnettomuustutkimakeskus 2004a, 5–6.)

Suurin pelkästään kotimaan liikenteessä liikennöivä alus on Chicagossa 1943 sotalaivaksi rakennettu, nykyisin Saimaa Travel -varustamon lipun alla Saimaalla ja etelärannikolla liikennöivä Brahea. Alus ottaa 200 matkustajaa, hyttipaikka on 80 matkustajalle. (Saimaa Travel 2013.)

2.3 Onnettomuusriski

Kymenlaakson ammattikorkeakoulun SÖKÖ-hankkeen tekemien arvioiden mukaan meriliikenneonnettomuuksien määrä on vähentynyt selkeästi viime vuosina. SÖKÖ - materiaalin mukaan onnettomuudet jakautuvat tasaisesti koko vuodelle. Kolmanneksessa onnettomuuksista osallisena on ulkomainen alus. Onnettomuuksien määrä on vähentynyt 1990-luvun alun 60–90 vuosittaisesta onnettomuudesta 2000-luvun puolivälin 30–40 onnettomuuteen. (Kymenlaakson ammattikorkeakoulu 2011, 14.) Komentajakapteeni

Tuominen (2005, 88–91) on omassa diplomityössään tullut samaan johtopäätökseen, ettei vuodenajalla tai viikonpäivällä ole merkittävästi vaikutusta onnettomuusriskiin. Tuominen tuo kuitenkin esille havainnon, että suurin onnettomuustaajuus kauppa-aluksilla vaikuttaisi olevan aamuyön tunteina; lähes puolet Tuomisen aineistossa olevista onnettomuuksista tapahtui vuorokauden kahdeksan ensimmäisen tunnin aikana.

Onnettomuuden riskiä voi tutkia myös liikennetiheyden kautta. Suomen merialueilla ja Saimaalla tapahtuneiden karilleajojen ja yhteentörmäysten valossa kauppa-aluksille sattuu yksi karilleajo jokaista 1 880:tä saapunutta alusta kohden ja yhteentörmäys jokaista 12 050:tä saapunutta alusta kohden. Luvussa ovat mukana kaikki kauppa-alusonnettomuudet, joista matkustaja-alusten osuus oli noin kolmannes. (Merenkululaitos 2001, liite 6.)

MoMeVa:ssa Suomen meripelastusvastuualueen (SRR, Search and Rescue Region) haastavimmaksi meripelastussuoritteeksi arvioidaan matkustaja-aluksen evakuointia vaikeissa olosuhteissa. Pahimmassa mahdollisessa skenaariossa suuri matkustaja-alus ja kemikaaleja kuljettava rahti- tai tankkialus törmäävät, ja matkustajat altistuvat kemikaalille. Kemikaalivuodon lisäksi suuren matkustaja-aluksen evakuointiin voisi pakottaa hallitsematon tulipalo tai massiivinen, pohjakosketuksesta tai yhteentörmäyksestä johdettu vuoto ja aluksen vakavuuden menetys. (MoMeVa 2012e, 5.)

Maantieteellisesti suurimmat riskit Rajavartiolaitos arvioi olevan Turku–Tukholma- ja Helsinki–Tukholma-autolauttareittien ahtailta saaristoväylillä ja väylien risteämäkohdissa sekä keskisellä Suomenlahdella, jossa vilkas Helsinki–Tallinna-liikenne kohtaa hitaan pitkittäissuuntaisen liikenteen. Aiemmin esitellyt pika-alukset muodostavat erityisen riskin, koska törmätessään pienen aluksen rakenteet eivät välttämättä kestä ja alus saattaa upota nopeastikin. (MoMeVa 2012e, 5.) Matkustajat eivät ole pika-aluksissa turvavöissä, minkä vuoksi vakavasti loukkaantuneiden määrä voi olla merkittävä, jos alus täydestä vauhdista (n. 70 km/h) törmää itseään paljon suurempaan rahtialukseen tai esimerkiksi merellä kelluvaan hylkytavaraan. Törmäminen 62 kilometrin tuntivauhdilla vastaa putoamista 12 metrin korkeudelta (Peräjoki ym. 2013, 514). Laiva- tai vene-onnettomuuksien tyyppivammoja ei ole tutkittu tai tilastoitu.

Suuret matkustaja-alukset ovat rakenteeltaan kaikkein kestävimpiä sekä vesitiiviiden että palo-osastointiensa ansiosta. Alusten miehistöt ovat myös koulutettuja, ja ne ovat

harjoitelleet esimerkiksi matkustajien ohjaamista onnettomuustilanteissa. Isoilla varustamoilla on paremmat edellytykset huolehtia itse matkustajiensa jatkoyhteyksistä, majoittamisesta, kuljetuksista ja muista palveluista matkan keskeytyessä. Pienet kausiliikenteen alukset ovat rakenteellisesti suojaamattomampia, niissä on pahimmillaan vain parin hengen (kokematon) miehistö ja varustamon johdon voi muodostaa aluksen päällikkö. (Tuominen 2005, 108–113.)

Oman riskinsä onnettomuudelle tekee myös merellinen terrorismi. Vaikka merirosvous ja merellinen terrorismi pääasiassa ovatkin keskittyneet täysin muualle kuin Suomea ympäröiville merialueille, ei terroristisilla tarkoituksilla tehdyn iskun ja siitä seuraavan onnettomuuden mahdollisuus ole täysin poissuljettua Itämerelläkään. Itämeren suuret matkustaja-alukset ovat otollisia suuren matkustajamääränsä ja toisaalta esimerkiksi ilmailuun verrattuna heikon turvallisuustasonsa vuoksi. Onnettomuustilanteen alkaminen aluskaappauksena vaikuttaa myös tilanteen johtosuhteisiin. Poliisilla on kokonaisjohtovastuu tilanteesta niin kauan, kuin kohde ei ole turvallinen tai uhrien joukossa voidaan olettaa vielä olevan rikollisia. (Puistola ym. 2010, 8; 15–19.)

3 EVAKUOINNIN JA PELASTUSTOIMINNAN LAINSÄÄDÄNTÖ JA OHJEET

3.1 Meripelastus Suomessa

Meripelastuslain (1145/2001) mukaan meripelastustoimella tarkoitetaan merellä vaarassa olevien ihmisten etsimiseen ja pelastamiseen, heille annettavaan ensiapuun sekä vaaratilanteeseen liittyvän radioviestinnän hoitamiseen kuuluvia tehtäviä. Rajavartiolaitos on johtava meripelastusviranomaisena, joka vastaa meripelastustoimen järjestämisestä. Alueen pelastustoimi toimii meripelastuslaissa tarkoitettuna muuna meripelastusviranomaisena ja osallistuu meripelastuslaissa tarkoitettuun etsintä- ja pelastustoimintaan tarjoamalla käytettäväksi henkilöstöä ja kalustoa. Meripelastuslaki säätelee meripelastustoiminnan selkeästi merialueella tapahtuvaksi. Toiminta, joka voidaan tehdä maista käsin, on kunnallisen pelastusviranomaisen tehtävää (HE 71/2001 vp).

3.2 Suuronnettomuus

Lainsäädännössä *suuronnettomuutta* kuvataan onnettomuutena, jota kuolleiden taikka ympäristöön, omaisuuteen tai varallisuuteen kohdistuneiden vahinkojen määrän taikka onnettomuuden laadun perusteella pidettävä erityisen vakavana. Onnettomuustutkintakeskuksen on tutkittava tällaiset onnettomuudet. (Turvallisuustutkintalaki 525/2011, 2 §.)

3.3 Merellisen onnettomuuden erityispiirteet

MoMeVa:n onnettomuuksien ja vaaratilanteiden luokittelun mukaisesti suuret onnettomuudet merellä voidaan jakaa kahteen kategoriaan; suuronnettomuuksiin ja monialaonnettomuuksiin. Merelliselle *suuronnettomuudelle* on tyypillistä, että hengenvaarassa on samanaikaisesti yli kymmenen ihmistä, mutta määrä voi helposti kohota tuhansiin. Suuronnettomuus vaatii aina viranomaisyhteistyötä ja yleensä myös kansainvälistä yhteistyötä. (MoMeVa 2012f, 7.) Kuten Onnettomuustutkintakeskuksenkin raportit osoittavat, yleisimmin suurin osa evakuoitavista henkilöistä ei ole loukkaantunut tai heidän toimintakykynsä ei ole alentunut, mutta MoMeVa:ssa muistutetaan, että joukossa voi olla myös loukkaantuneita, menehtyneitä tai kateissa olevia.

Meripelastuslaissa (1145/2001, 2 §) mainittu *monialaonnettomuus* eroaa suuronnettomuudesta siinä, että monialaonnettomuudessa yhtä aikaa uhattuna ovat ihmishenget, omaisuus ja ympäristöarvot. Kauppa-alusten onnettomuudet merellä ovatkin yleensä nimenomaan monialaonnettomuuksia. Monialaonnettomuudessa voi yhtäaikaaisesti olla meneillään monen eri alan johtamaa toimintaa, kuten meripelastuslain mukaista pelastustoimintaa, kaupallista pelastustoimintaa sekä ympäristövahinkojen torjuntaa. Monialaonnettomuuden pelastustoiminta ja johtaminen vaativat vielä suuronnettomuuttakin enemmän yhteistyötä eri viranomaisten (*rescue*) ja kaupallisten toimijoiden (*salvage*) kanssa (MoMeVa 2012d, 8). Meripelastustilanteesta kehittyneen monialaonnettomuuden yleisjohtovastuu kuuluu Rajavartiolaitokselle niin kauan, kun ihmishenkiä voidaan olettaa olevan vaarassa (HE 71/2001 vp, 9).

3.4 Evakuoinnin käsite

Pelastustoimen termejä määriteltäessä *evakuoinnilla* tarkoitetaan viranomaisten kehoksesta tapahtuvaa ihmisten ja omaisuuden siirtämistä pois vaara-alueelta ja sijoittamista muualle. Suppeimmillaan evakuointi voi koskea esimerkiksi yhden talon asukkaiden siirtämistä ja sijoittamista turvalliselle alueelle. (Sanastokeskus TSK ry 2009.) Vastaavasti *ihmisen pelastaminen* tarkoittaa Pelastustoimen resurssi- ja onnettomuustietokannan ohjeiden mukaan pelastuslaitoksen toimenpiteitä vaatinutta pelastamista joko vaarallisesta tai vaarattomasta paikasta tai tilanteesta (Pronto 2013, 27).

Onnettomuustutkintakeskuksen näkökulmasta evakuoinnilla merellisessä onnettomuudessa tarkoitetaan niitä toimenpiteitä, joita onnettomuusaluksen henkilökunta tekee aluksen sisätiloissa ja ulkokansilla eli hyttien tyhjentämistä sekä matkustajien ohjaamista ensin kokoontumispaikalle ja lopulta pois laivasta. Kun onnettomuusaluksen matkustajat ovat siirtyneet toiseen alukseen, alkaa pelastamisvaihe. (Onnettomuustutkintakeskus 1994, 26.) Tätä jakoa on pyritty selventämään taulukossa 1.

Taulukko 1. Evakuoinnin ja pelastamisen ero merellisessä onnettomuudessa. (Onnettomuustutkintakeskus 1994).

<i>mitä</i>	<i>evakuointi</i>	<i>pelastaminen</i>
missä	onnettomuusaluksella	merellä
kuka	aluksen henkilökunta	toiset alukset, meripelastus-helikopterit ja -yksiköt
johtaa	aluksen päällikkö	meripelastusviranomainen

Pelastustoimen lainsäädännössä evakuoinnilla tarkoitetaan lähinnä väestönsuojelutoimenpiteenä tehtävää kansalaisten siirtämistä vaaralliselta alueelta pois. Pelastuslain (379/2011) 64 §:n mukaan pelastustoimen viranomaisten on varauduttava väestönsuojelussa evakuointeihin ja näitä vastaaviin toimenpiteisiin. Mainitun lain 46 §:n (yhteistyö pelastustoiminnassa) mukaan liikenne- ja viestintäasioista vastaavat viranomaiset ja hallinnonalan laitokset huolehtivat liikenneväylien käytön yhteistyökysymyksistä sekä kuljetusten järjestämisestä evakuoinneissa.

Sosiaali- ja terveysministeriön (STM) asettaman, lääkinnällisen evakuoinnin kansallisen toimintavalmiuden turvaamista pohtineen työryhmän loppuraportissa evakuointi on määritelty tarkoittamaan pelastustoiminnassa henkilöiden tai väestön siirtämistä turvaan turvallisuutta uhkaavasta tilasta tai ympäristöstä, kuten palavalta alukselta. Raportissa korostetaan seuraavaa:

”Onnettomuudessa loukkaantuneiden potilaiden kuljettaminen tapahtuma-alueen sairaaloihin on osa normaalia terveydenhuollon ja ensihoitopalvelun toimintaa, eikä se ole evakuointia.”

Raportissa määritellään uutena terminä *lääkinnällinen evakuointi*, joka tarkoittaa loukkaantuneiden potilaiden siirtämistä erityisjärjestelyin toiseen maahan tai toisen sairaanhoitopiirin alueelle tilanteessa, jossa onnettomuusalueen oman terveydenhuollon resurssit eivät riitä. (Sosiaali- ja terveysministeriö 2013, 8.)

Meripelastuksessa evakuointi-termin käyttöä ei ole selkeästi rajattu, vaan sillä voidaan tarkoittaa kaikkia niitä toimia, joita tehdään onnettomuusaluksen matkustajien ja miehistönjäsenten kokoamiseksi onnettomuusaluksella pelastusasemille, henkilöiden siir-

tämistä onnettomuusaluksista pelastuslautoille ja -veneisiin sekä heidän kuljettamistaan maihin. Edellä esitellyt terminologiset rajaukset ovat jossain määrin ristiriidassa nykyisen käsityksen kanssa, mitä evakuointi merellisessä onnettomuudessa tarkoittaa.

Evakuointikeskuksella tarkoitetaan yleisesti Suomessa paikkaa, jonne syystä tai toisesta evakuoituidut ihmiset kokoontuvat evakuoinnin jälkeen. Evakuointikeskus-termiä on käytetty niin koottaessa suomalaisia matkailijoita evakuointilennoille Thaimaasta Aasian luonnonkatastrofin jälkeen kuin tarjottaessa väliaikaista oleskelupaikkaa Laukaan Vih-tavuoren asukkaille Forcitin räjähdetehtaan vaaratilanteen aikaan.

Ulkomailla terminologia on yhtäläillä monenkirjavaa. Yksittäisiä, yleisesti maailmalla tunnettua ja tunnustettua termiä evakuointipaikasta ei merenkulussa ole. Kansainvälisen meripelastusjärjestö IMRF:n näkökulmasta kansalliset termit eivät ole merkityksellisiä, kunhan ne kuitenkin jotenkin kuvaavat sitä toimintaa, jota kyseisessä paikassa tehdään (David Jardine-Smith, sähköposti 9.10.2013). Maailmalla tätä mereltä pelastettujen vastaanottoa tiedetään kutsutun ainakin ”survivor reception centre” (edellä mainittu), ”family reception centre” (Leppänen ym. 2013), ”designated landing site” (U. S. Coast Guard 2004, 14) ”casualty collection point, CCP” (U. S. Marine Corps 1997), ”relatives assistance center” (Halonen-Manner 2013, 0.5/6-8.) ja yksinkertaisesti pelastuneiden osalta ”place of safety” ja menehtyneiden osalta ”bodies delivery point” (International Maritime Organization 2003a, 4). Rajavartiolaitoksen englanninkielisessä, varustamoille tarkoitettussa SAR (Search And Rescue) yhteistoimintasuunnitelmassa puhutaan yleiskäsitteenä ”shore reception arrangements” ja paikasta ”evacuation centre” (Rajavartiolaitos 2012b, 10–11). Ruotsiksi vastaavat on kirjoitettu muotoon ”arrangemang för mottagning i land” sekä ”en evakueringscentral” (Rajavartiolaitos 2012c, 10–11).

3.5 Viranomaisten lakisäätteiset tehtävät evakuoinnissa

Suomen perustuslain (731/1999) 13 §:n mukaan

”Jokaisella, joka ei kykene hankkimaan ihmisarvoisen elämän edellyttämää turvaa, on oikeus välttämättömään toimeentuloon ja huolenpitoon. Julkisen vallan on turvattava, sen mukaan kuin lailla tarkemmin säädetään, jokaiselle riittävät sosiaali- ja terveystalvelut ja edistettävä väestön terveyttä.”

Evakuointia merellä ei sellaisenaan säädetä kenenkään viranomaisen tehtäväksi. Meripelastuslaissa (1145/2001, 4 §) todetaan muut meripelastukseen osallistuvat viranomaiset ja toimijat. Alueen pelastustoimi, poliisi ja tullilaitos sekä puolustusvoimat osallistuvat etsintä- ja pelastustoimintaan tarjoamalla käytettäväksi sille kuuluvaa henkilöstöä ja kalustoa. Sosiaali- ja terveysturvaviranomaiset vastaavat ensihoitopalvelun järjestämisestä. Huomionarvoista on, että kuten meripelastuslain 1 §:ssä mainitaan, meripelastustoimelle kuuluu vain meripelastustoimen vastuualueella olevien ihmisten etsiminen ja pelastaminen. Pelastustoiminta maa-alueella ei siis kuulu enää meripelastustoimen tehtäviin, vaikka tilanne olisikin saanut alkunsa mereltä. Merionnettomuudesta pelastettujen henkilöiden jatkotoimenpiteistä huolehtiminen ei suoranaisesti ole meripelastustoimen vastuulla. Seuraavassa on viranomaisen kerrallaan tutkittu kunkin erityislainsäädännöstä löytyviä yhtymäkohtia evakuointitilanteeseen. Tehtävät on esitetty tiivistetysti taulukossa 2.

Pelastustoimintaan kuuluu onnettomuuden uhrien ja vaarassa olevien ihmisten suojaaminen ja pelastaminen (pelastuslaki 307/1011, 32 §). Pelastuslain 46 §:ssä luetellaan pelastustoimeen osallistumisvelvolliset valtion ja kunnan viranomaiset, laitokset ja liikelaitokset. Toisen momentin 5. kohdassa todetaan seuraavaa:

”Sosiaali- ja terveysturvaviranomaiset ja hallinnonalan laitokset vastaavat niitä koskevissa säädöksissä määrätyn työnjaon mukaisesti ensihoitopalvelun järjestämisestä sekä psykososiaalisen tuen palveluista ja onnettomuuden johdosta hätään joutuneiden huollosta ja majoituksesta.”

Mainitun lain 35 §:ssä todetaan lisäksi, että kun pelastustoimintaan osallistuu useamman toimialan viranomaisia, toimii pelastustoiminnan johtaja tilanteen yleisjohtajana.

Vuoden 2014 alussa voimaan tullessa poliisilaissa (872/2011, 1. luku 1 §) poliisin tehtäväksi määritellään muun muassa yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitäminen. Tämän nojalla myös merialueella sattuvissa rikostilanteissa poliisi on johtovastuussa oleva viranomaisen. Poliisin on ryhdyttävä tarpeellisiin toimenpiteisiin, jos on syytä olettaa henkilön kadonneen tai joutuneen onnettomuuden uhriksi. Poliisilain 9. luvun 1 §:ssä poliisi määrätään antamaan pyynnöstä virka-apua muille viranomaisille, jos niin erikseen säädetään. Poliisimiehellä on oikeus saada ja kirjata ylös tietoa jokaisen tehtävään liittyvän henkilön nimestä ja henkilötunnuksesta (2. luku 1 §). Onnettomuuden

osallisten henkilötietojen kirjaaminen on perusteltua myös poliisilain 6. luvun 1 § mukaan, jossa määritellään poliisitutkinnan peruseriaatteet. Poliisitutkintaa suoritetaan muun muassa kuolemansyyn selvittämiseksi sekä kadonneen henkilön löytymiseksi (HE 224/2010 vp).

Rajavartiolain (578/2005) 17 §:n mukaan *Rajavartiolaitos* suorittaa rajavalvontaa ja rajatarkastuksia sekä yhteen sovittaa näitä suorittavien viranomaisten toimintaa. Lisäksi lain 3 §:ssä todetaan Rajavartiolaitoksen suorittavan poliisi- ja tullitehtäviä sekä etsintä- ja pelastustehtäviä. Rajavartiolain 77 §:ssä Rajavartiolaitos velvoitetaan antamaan virka-apua pelastusviranomaiselle, poliisille, tullilaitokselle ja puolustusvoimille.

Johtavana meripelastusviranomaisena rajavartiolaitoksen esikunta voi pitää meripelastusrekisteriä (Meripelastuslaki 1145/2001, 12 §), johon voidaan tallentaa muun muassa vaaratilanteesta pelastetun henkilön yksilöimiseksi pelastetun nimi, henkilötunnus, syntymäpaikka, -maa, sukupuoli, kansalaisuus sekä muut tunnistetiedot ja yhteystiedot sekä tietoja henkilön terveydentilasta ja hänelle suoritetuista hoitotoimenpiteistä (13 §). Meripelastusrekisteri on myös muiden meripelastusviranomaisten käytettävissä ja he voivat tallentaa sinne tietoja teknisen käyttöyhteyden avulla (19 §).

Rajavartiolaitoksella on oikeus saada tietoja meripelastustoimen tehtävien suorittamista varten muun muassa väestötietojärjestelmästä (meripelastuslaki 14 §). Lisäksi on oikeus saada varustamoilta ja matkapalveluja tarjoavilta yrityksiltä miehistöä, matkustajia ja lastia koskevia tietoja, jotka ovat tarpeen meripelastustoimen tehtävien hoitamista varten (15 §).

Sosiaalihuoltolain (710/1982) 13 §:ssä säädetään tarkemmin, että *kunnan* on huolehdittava sosiaalipalvelujen järjestämisestä asukkailleen. Mainitun lain 15 § laajentaa kunnan järjestämisvelvollisuutta kiireellisissä tapauksissa tai olosuhteiden muutoin niin vaatiessa koskemaan myös muita kunnassa oleskelevia henkilöitä. Sosiaalihuollon viranomaisella on sosiaalihuoltolain 22 § mukaan oikeus saada tarpeellista virka-apua laissa säädettyjen tehtäviensä suorittamiseksi.

STM:n sosiaalitoimen valmiussuunnitteluoppaassa sosiaalitoimen erityistehtäviksi mainitaan väestön ruokahuollosta, majoituksesta ja vaatetuksesta huolehtiminen. Psykososiaalinen tuki ja palvelut järjestetään oppaan mukaan yhteistyössä terveydenhuol-

lon kanssa. Erikseen mainitaan vielä, että joskus tilanne saattaa edellyttää myös pelastus- ja huoltotehtävissä toimivien henkilöiden ruokahuollon järjestämistä. (Sosiaali- ja terveysministeriö 2008, 20.)

STM:n oppaan traumaattisten tilanteiden psykososiaalinen tuesta ja palveluista (2009, 18) mukaan *sosiaalitoimen* tehtäviä ovat

- ”järjestää välittömästi tilapäinen majoitus ja laitoshoidoita sitä tarvitseville
- järjestää ruokahuolto evakoiduille ja pelastustoimiin osallistuville
- järjestää kiireellisesti vaateapua sitä tarvitseville
- avustaa kadonneiden löytämisessä ja perheiden yhdistämisessä
- huolehtia lastensuojelullisista tehtävistä
- antaa toimeentulotukea sitä tarvitseville
- huolehtia pelastusorganisaation huollosta
- koordinoita toimintaa muiden sosiaalipalveluja järjestävien tahojen kanssa
- tiedottaa väestölle sosiaalipalveluista ja siitä, mistä niitä saa
- antaa henkilökohtaista ohjausta ja neuvontaa.”

Hiljattain uusittu Terveystieteidenhuoltolaki (1326/2010) muutti merkittävästi ensihoidon järjestämisvastuuta. *Sairaanhoitopiirien kuntayhtymien* vastuu ja velvollisuudet alueellisesta valmiussuunnittelusta kasvoivat. Kunnat ovat nyt velvoitettuja osallistumaan sairaanhoitopiirien valmiussuunnitelmien laadintaan (38 §). Ensihoitopalveluun kuuluu muun muassa äkillisesti sairastuneen tai loukkaantuneen potilaan hoito ja kuljettaminen hoitoyksikköön, potilaan, hänen läheisensä ja muiden osallisten ohjaaminen psykososiaalisen tuen piiriin sekä osallistuminen alueellisten varautumis- ja valmiussuunnitelmien laatimiseen suuronnettomuuksien varalle (40 §). STM:n asetuksen ensihoitopalvelusta (340/2011) perustelumuiotiossa (Koskela 2011) korostetaan ensihoitopalvelun varautumisvelvoitetta tilanteisiin, joissa palvelun kysyntä ylittää tarjonnan, kuten suuronnettomuus- ja muut monipotilastilanteet. Suuronnettomuustilanteet samoin kuin ensihoitopalvelun ja sosiaalitoimen yhteistoimintatehtävät on huomioitava sairaanhoitopiirin häätäkeskuksille antamissa hälytysohjeissa (Sosiaali- ja terveysministeriö 2011, 23 ja 26).

Hätäkeskusten tehtävänä on tuottaa hätäkeskuspalveluja eli vastaanottaa hätäilmoituksia ja välittää ilmoituksia yksiköille sekä tukipalveluja, kuten viestikeskuspalveluja (Laki hätäkeskustoiminnasta 692/2010, 4 §; 12 §).

Laki puolustusvoimista (551/2007) määrittää *puolustusvoimien* tehtäväksi muiden viranomaisten tukemisen, johon kuuluu virka-apu yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitämiseksi sekä pelastustoimintaan osallistuminen.

Ulkoministeriön konsulipalvelut on tarkoitettu konsulipalvelulain (498/1999) mukaan ensisijassa ulkomailla hätään joutuneen Suomen kansalaisen auttamiseksi, mutta joitain konsulipalveluja voidaan lain 2 § 3 momentin mukaisesti antaa myös ulkomaalaiselle. Tällaisia palveluita ovat muun muassa henkilökohtaisen turvallisuuden suojaaminen ja evakuoinnin järjestäminen kotimaahan suuronnettomuudessa sekä yhteydenpito ja tietojen välittäminen asianomaisen ja hänen lähiomaisensa välillä (4 luku).

Suomen Punaisen Ristin tarkoituksena on tasavallan presidentin asetuksessa Suomen Punaisesta Rististä (811/2005, 2 §) muun muassa pelastaa ihmishenkiä kotimaassa sekä avustaa viranomaisia ihmisten hyvinvoinnin edistämiseksi. Järjestön toimintamuotoihin (3 §) kuuluvat auttamisvalmiuden ylläpito sekä vapaaehtoisen pelastustoiminnan harjoittaminen.

Kirkon tehtävä on kirkkolain mukaan muun muassa lähimmäisenrakkauden toteuttaminen. Tätä tehtävää toteuttaakseen seurakunnat huolehtivat palvelutehtävistä, kuten sielunhoidosta, diakoniatyöstä ja hautaustoimesta. (Kirkkolaki 1054/1993, 1:2 §; 4:1 §.) Seurakunnilla on omat valmiussuunnitelmat, joissa varaudutaan kriisitilanteissa kasva-neeseen hengellisen toiminnan tarpeeseen ja vainajien huoltoon. Seurakunnilla voi olla myös valmiutta evakuointiin, majoituksen ja ruokahuollon järjestämiseen sekä viestintään. Kirkon henkinen huolto käsittää sekä heti onnettomuuden tapahduttua annettavaa henkistä ensiapua että lähipäivien ja pidemmän aikavälin sielunhoitoa. Suurimmilla seurakunnilla tai seurakuntayhtymillä on jatkuva päivystys- ja hälytysjärjestelmä suur-onnettomuustilanteita varten. (Juola 2008.)

Taulukko 2. Viranomaisten ja muiden toimijoiden tehtävät merellisessä evakuointitilanteessa lainsäädännön näkökulmasta.

<i>Toimija</i>	<i>Tehtävät</i>
Rajavartiolaitos	Meripelastus, rajatarkastus, meripelastusrekisterin ylläpito, meripelastuksen johtaminen
Pelastustoimi	Onnettomuuden uhrien suojaaminen, yleisjohto maissa ja sisävesillä tapahtuvassa pelastustoiminnassa
Poliisi	Yleinen järjestys ja turvallisuus, henkilötietojen kirjaaminen, kadonneen henkilön etsintä maalla ja sisävesillä, yleisjohto rikostapauksissa
Terveystoimi	Loukkaantuneiden hoito ja kuljetus, osallisten ohjaaminen psykososiaaliseen tukeen
Sosiaalitoimi	Sosiaalipalvelut kunnassa oleskeleville, psykososiaalinen tuki, ruoka, majoitus, vaatetus
Puolustusvoimat	Viranomaisten tukeminen
Ulkoministeriö	Konsulipalvelut, kotiuttamisessa avustaminen, yhteydenpito
Hätäkeskus	Hätäkeskuspalvelut ja tukipalvelut
Kirkko	Palvelutehtävät; sielunhoito, diakonia
Punainen Risti	Viranomaisten avustaminen hyvinvoinnin edistämiseksi

3.6 Evakuointikeskus lento-onnettomuudessa

Liikenne- ja viestintäministeriö on julkaissut yhteistoimintasuunnitelman siviili-ilmailun onnettomuuksien varalta. Suunnitelmassa kuvataan viranomaisten ja muiden toimijoiden tehtävät sekä yhteistoimintamallit siviili-ilmailun onnettomuustilanteissa. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2013.) Suunnitelma vastaa MoMeVa:a ja evakuointia käsittelevä osuus on sisällöltään hyvin yhtenevä. Viranomaisten lisäksi kullakin lentoyhtiöllä on tarkat suunnitelmat lento-onnettomuuksien varalle (Halonen-Manner 2013). Helsinki-Vantaan lentoaseman SAR-suunnitelmassa evakuointi on osa tukitoimintoja, joiden johtaminen on määritelty poliisin vastuulle. (Seppänen ym. 2008, 13, 18, 20.)

Lento-onnettomuudessa potilaat kootaan kokoamispaikoille, joita on suunniteltu muun muassa lentokonehalliin ja paloasemalle. Ensihoito luokittelee potilaat kokoamispaikalla, jonka perusteella kävelevät potilaat kuljetetaan vihreiden eli loukkaantumattomien

kokoamispaikkaan ja välitöntä ensihoitoa vaativat tilapäiseen tai lopulliseen hoitopaikkaan. (Seppänen ym. 2008, 13, 18, 20.) Lentoyhtiö SAS:n pelastussuunnitelmassa vihreiden eli kävelevien onnettomuudessa osallisena olleiden kokoamispaikasta puhutaan passanger reception centerinä, jossa tarjotaan turvallinen ja miellyttävä ympäristö loukkaantumattomille (Halonen-Manner 2013).

Loukkaantumattomien, onnettomuudesta selvinneiden tiedot kerätään ja heille annetaan kriisiapua sekä järjestetään muut tarpeelliset palvelut. Kaikkien terveydentila tarkastetaan vielä ennen kotiuttamista, ja paikalla on sosiaalitoimen henkilöstöä huolehtimassa ilman huoltajaa olevista lapsista sekä psykososiaalisesta tuesta. Loukkaantumattomien tilat perustetaan lentoaseman tiloihin, ja niiden turvallisuudesta vastaa poliisi. Kokoamispaikka suojaa loukkaantumattomia myös medialta ja muulta yleisön huomiolta. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2013; Seppänen ym. 2008, 13, 18, 20; Halonen-Manner 2013, 0.5/8).

Loukkaantumattomien kokoamispaikan lisäksi tukitoimintoihin kuuluu omaisten kokoontumis- ja kohtaamispaikka. SAS käyttää paikasta yleistermiä relatives reception center. Kyseessä on omaisille varattu tila, joka on eristetty medialta ja siellä on tarjolla kriisiapua. Lentoyhtiö vastaa lentokenttähotelliin suunnitellun tilan järjestelyistä ja toiminnasta ja sen yhteydessä on erillinen omaisten kohtaamispaikka, passanger reunion area. Tällä alueella loukkaantumattomat lentomatikustajat kohtaavat omaisensa suojassa muiden katseilta. (Seppänen ym. 2008, 20; Halonen-Manner 2013, 0.5/8.)

Lentoyhtiö toimittaa lennon matkustajaluettelon poliisille. Poliisi kuittaa listan vastaanotetuksi. Tämän jälkeenkin lentoyhtiö jatkaa omaa tiedonkeruuta ja tiedotustoimintaansa. Kadonneiden henkilöiden tietojen keräämistä varten lentoyhtiöllä on valmiina person inquiry form -lomake, jota täytetään loukkaantumattomien kokoamispaikalla, omaisten kokoontumispaikalla sekä puhelinpalvelussa. Lomakkeeseen kerätään muun muassa matkustajan lähiomainen ja kaikki muu kadonneesta henkilöstä eri lähteistä saatava informaatio. SAS on yhdistänyt samalle lomakkeelle myös onnettomuudesta selvinneiden tiedot sisältävän personal data fromin tiedot, lomakemalli on tämän työn liitteenä 1. Edellä mainittuja lomakkeita verrataan matkustaja- ja miehistöluetteloon ja muodostetaan kuvaa onnettomuudessa osallisena olleista ja heidän kohtaloistaan. (Seppänen ym. 2008, 47; Halonen-Manner 2013, 0.5/3, 0.5/8, 3.5.11.4/1, 7.7/1.)

3.7 Evakuointikeskus merellisessä onnettomuudessa

Meripelastuksessa evakuointikeskuksella tarkoitetaan paikkaa rannassa, jonne onnettomuuspaikalta evakuoidut henkilöt ensisijaisesti kuljetetaan ja jossa heidät lasketaan ja kirjataan, he saavat henkistä huoltoa ja -tukea, suojaa säältä, ruokaa ja juomaa sekä tarvittaessa ensihoidollista apua. Evakuointikeskus toimii myös pelastustoimiin osallistuvien yksiköiden ja miehistöjen huoltopaikkana. Mikäli onnettomuudessa altistuneille ei evakuointikeskukseen saapuessa ole tehty hoidon tarpeen arviointia (triage), se tehdään evakuointikeskuksessa. Evakuointikeskus pitää yhteyttä meripelastuksen johtokeskukseen viranomaisradioverkossa. Evakuointikeskuksessa tulee olla valmius tulkkaukseen, menehtyneiden vastaanottamiseen, helikoptereiden laskeutumiseen ja huoltoon sekä yhteysnumeron avaamiseen ja tiedusteluihin vastaamiseen. Evakuointikeskuksesta pelastetut kuljetetaan sairaalahoitoon tai majoituspaikkaan pelastettujen kunnan mukaan. (MoMeVa 2012c, 1; MoMeVa 2012b, 1 ja 8; MoMeVa 2012a, 1 ja 4.)

Liitteessä 2a on esitetty kansallisen laivaevakuointiryhmän tämänhetkinen näkemys evakuointi- ja pelastusprosessista. Kaaviota on kehitetty samaan aikaan tämän opinnäytetyön kanssa. Ensimmäinen versio kaaviosta on tehty Bahamalla järjestetyn suuronnettomuusharjoituksen loppuraportin laatimisen yhteydessä (harjoituksesta enemmän kapaleessa 5.4.7.). Lukuun ottamatta MoMeVa:ssa kuvattuja asioita ja Leppänen ym. tekemää prosessikaaviota merellistä pelastus- ja evakuointiprosessia ei ole kotimaassa kuvattu tai kirjoitettu suunnitelmiksi.

Opinnäytetyön teon eri vaiheissa haastateltujen pelastuslaitosten edustajien, ja heiltä saatujen tiedonantojen mukaan rannikkoalueen pelastuslaitoksilla evakuointikeskusten sijaintipaikkojen ja toimintojen sekä johtamisen suunnittelu on hyvin alkuvaiheessa tai erilliselle merelliselle suunnitelmalle ei nähdä tarvetta. Merivartiostojen alueellisissa meripelastussuunnitelmissa on listattu evakuointipaikoiksi soveltuvia kohteita, mutta niiden toimivuus MoMeVa:n tarkoittamina evakuointikeskuksina on vaihteleva. Alueellisten meripelastussuunnitelmien päivitystyö vastaamaan MoMeVa:n kansallisia linjauksia on kesken, tämän vuoksi niitä ei arvioida tässä syvällisemmin.

4 VARUSTAMON JA ALUSTEN OSALLISTUMINEN EVAKUOINTIIN

4.1 Varustamon ja meripelastusorganisaation yhteistyö

Kansallisen meripelastuspalvelun ja meripelastusalueella liikennöivien alusten sekä niiden laivaisäntien yhteistoiminnasta säädetään Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO, International Maritime Organization) ohjeessa MSC / Circ. 1079 (2003b). Ohjeen vaatiman SAR-yhteistoimintasuunnitelman tarkoituksena on välittää tietoa laivaisännän, aluksen ja meripelastuspalvelun välillä siten, että toiminta onnettomuustilanteessa olisi tehokasta ja saumatonta. Yhteistoimintasuunnitelma sisältää muun muassa yhteystietoja sekä perustiedot aluksesta, varustamon maaorganisaatiosta ja kansallisesta meripelastuspalvelusta sekä peruserävaaratilanneharjoittelusta. Säännöllisesti meripelastusvastuualueella liikennöivät alukset toimittavat omat osuutensa yhteistoimintasuunnitelmista liikennöintialueidensa meripelastuskeskuksiin. Satunnaisesti liikennöivien alusten suunnitelmat voivat olla erillisellä palveluntarjoajalla, joka toimittaa tiedot hädässä olevasta aluksesta kyseessä olevan maan meripelastuspalvelulle. (International Maritime Organization 2003b; Rajavartiolaitos 2012a.)

IMO:n ohjeessa varustamojen yhteistoiminnasta puhutaan useassa kohtaa laivaisännän poikkeustilanneorganisaatiosta maissa (”operators’ shore-based emergency response personnel”), mutta sen tehtäviä ei ole tarkemmin määritelty. Yleisesti kuitenkin todetaan, että laivaisännällä on oltava maahenkilökuntaa, joka huolehtii laivan tarpeista ja toimii laivan ja maissa olevien organisaatioiden välissä. Tällaisesta henkilöstä käytetään ISM-koodissa (International safety management code) nimitystä DPA, designated person ashore. Mikäli varustamoon ei saada muuta yhteyttä tai varustamo ei toimi Suomessa, pitäisi DPA:lla olla riittävät toimivaltuudet ja yhteydet varustamon tuen antamiselle pelastustoiminnalle. (International Maritime Organization 2003b.)

IMO:n ohje massaevakuointitilanteista (MRO, Mass rescue operations) antaa selkeämpiä ohjeita ja toimintaesimerkkejä varustamon varautumiselle massaevakuointitilanteisiin ja mainitsee muun muassa varustamon valmiusryhmän (”field team”) ja valmiusjohtokeskuksen (”company emergency response center”) toimijoina varustamon puolelta. Ohjeen liitteessä muun muassa todetaan, että varustamolla voisi olla valmiutta toimittaa avustavaa henkilökuntaa onnettomuuspaikalle ja evakuointikeskukseen huolehtimaan

osallisista. Liikennöitsijällä tulisi ohjeen mukaan olla myös välittömät yhteydet matkatoimistoihin, maissa kiertoajeluita järjestäviin tahoihin, lentoyhtiöihin, muihin risteilyvarustamoihin, hotelleihin ynnä muihin tahoihin, joista voisi olla apua onnettomuustilanteessa. (International Maritime Organization 2003a, 13–15.) Yhdysvalloissa laivameklarin oletetaan järjestävän tarvittavan maakuljetuskapasiteetin evakuoituille, vastaanottokeskuksen sijoituspaikan, järjestävän vastaanottokeskuksen toiminnan sekä hälyttävän Punaisen Ristin, pelastusarmeijan ja tulkit. (U. S. Coast Guard 2004, 7a.)

Rajavartiolaitoksen Suomen SRR:llä liikennöiville aluksille jakamassa SAR-yhteistoimintasuunnitelman kansallisessa osassa evakuointikeskus esitellään lyhyesti. Asiakirjan evakuointikeskusta käsittelevä osuus on linjassa muun muassa MoMeVa:n evakuointikeskusosion kanssa. Tiivistetysti varustamoille kerrotaan, että evakuoitaessa matkustaja-aluksen matkustajia maihin heidät kootaan evakuointikeskukseen, jossa on tarjolla ensiapua, -hoitoa, kriisiapua sekä jatkoyhteydet sairaalahoitoon. Evakuointikeskuksen perustamisvastuusta todetaan hyvin yksiselitteisesti ”Evakuointikeskuksen perustaa pelastusviranomainen”. Omaisille tarjottavista palveluista todetaan, että ”Poliisi järjestää yhdessä vapaaehtoisten kanssa puhelinpalvelun, johon onnettomuuden uhrien omaiset voivat olla yhteydessä.” Varustamoille ei esitetä toiveita tai kerrota heidän roolistaan evakuointikeskuksen perustamisessa. (Rajavartiolaitos 2012a.)

4.2 Matkustaja-alusten henkilöluettelot

Merellisen onnettomuuden osalta on päätetty, että poliisi julkaisee tiedon onnettomuudessa pelastuneista (MoMeVa 2012g, 7). Näin tapahtui jo Estoniankin tapauksessa, joskin matkustajaluettelon saaminen Suomeen sekä pelastuneiden ja kateissa olevien selvittäminen luotettavasti tapahtui hitaasti, tiedoissa oli pitkään puutteita ja lukumäärät elivät vielä päiviä tilanteen jälkeen (Raittila 1996).

Suomessa on voimassa laki matkustaja-aluksen henkilöluetteloista (1038/2009). Lain mukaisen henkilöluettelon tarkoituksena on laskemalla ja luetteloimalla aluksen matkustajat ja laivaväki turvallisuuden ja pelastamismahdollisuuksien edistäminen (1 §).

Mainitussa laissa määrätään, että ennen matkustaja-aluksen lähtöä satamasta aluksessa olevat henkilöt lasketaan ja lukumäärä ilmoitetaan aluksen päällikölle sekä maihin (5 §).

Maihin tapahtuvaa ilmoitusta ei tarvitse tehdä sisävesillä ja alle tunnin mittaisilla suojaisilla merimatkoilla. Yli 20 meripeninkulman matkoilla henkilöiden nimet, sukupuoli, kansalaisuus ja jako aikuisiin, lapsiin ja sylilapsiin (vaihtoehtoisesti syntymäaika) tulee myös kirjata (6 §).

Tietojen käytettävyydestä säädetään, että henkilöluettelojärjestelmään tallennetut tiedot ovat helposti luettavassa muodossa ja vaivattomasti rajavartiolaitoksen, TraFin, hätäkeskuslaitoksen, poliisin, tullilaitoksen, OTKES:n ja pelastusviranomaisten saatavilla (12 §). Tietojen luovutus edellä mainituille voidaan tehdä teknisen käyttöyhteyden avulla (14 §).

Matkustaja-alusten henkilöluetteloita tutkittaessa on havaittu, että huolimatta niitä koskevasta tiukasta lainsäädännöstä todellisuudessa erityisesti Suomen ja Viron sekä Suomen ja Ruotsin välillä liikennöivillä aluksilla on salamatkustajia, henkilöitä, jotka kulkevat väärennetyille henkilöllisyyspapereilla, ilman henkilöllisyyttä tai muutoin vailla maahantulon edellytyksiä. Tutkimuksessa havaittiin, että satamien kulunvalvonta on puutteellista ja matkustaja-alusten henkilöluetteloissa on runsaasti virheellistä tietosisältöä sekä lukumäärien että henkilötietojen osalta. Voidaan olettaa, että niin kutsutut paperittomat henkilöt kuormittavat merkittävässä määrin pelastustöitä ja saattajan apua tarvitsevat salakuljetettavat henkilöt tarvitsevat todennäköisesti keskimääräistä enemmän huomiota myös onnettomuustilanteissa. (Harju 2013, 65–66.)

4.3 Onnettomuusalus evakuointipaikkana

Perinteisesti aluksen joutuessa onnettomuuteen pelastustoimet ovat keskittyneet toimintaan merellä ja aluksen matkustajien pelastamiseen onnettomuusalukselta. Uusia, yli 120 metriä pitkiä matkustaja-aluksia koskee kuitenkin uusi SOLAS-säännös (Safety Of Life At Sea), jonka mukaan aluksissa tulee olla entistä parempi onnettomuuspuskuri muun muassa palo- ja vaurioitilanteissa. Näin aluksesta itsestään tulee sen matkustajien pelastuspaikka ja vaurion kärsinyt alus voi tuoda matkustajat turvallisesti turvasatamaan. Entistä harvemmin matkustajat tarvitsee evakuoida pois onnettomuusalukselta. Tulevaisuudessa rantavaltioilla tulisi siis olla aiempaa paremmat valmiudet vastaanottaa vaurioitunut matkustaja-alus ja sen matkustajat suoraan satamaan. (Virtanen 2010.)

Vaikka Itämerellä liikennöiviä aluksia ei ole rakennettu mainittujen uusimpien SOLAS-säädösten mukaisesti, on tilanteita, joissa onnettomuuteen joutunut alus on pystynyt jatkamaan matkaa seuraavaan satamaan, sattunut viime vuosina useita. Suuria matkustaja-aluksia ei voida ottaa välttämättä lähimpään syväyksen ja koon puolesta soveltuvaan satamaan, koska laitureiden kulkuyhteydet eivät vastaa alusten tarpeita. Matkustaja-alukselle sopiva satama onkin todennäköisesti sen seuraava reittisuunnitelman mukainen käyntisatama, ja se voi sijaita kaukana onnettomuuspaikasta, mahdollisesti myös toisessa valtiossa.

4.4 Toisen matkustaja-aluksen käyttäminen evakuointialuksena

Kaikilla merellä olevilla aluksilla on velvollisuus antaa apua hädässä olevan pelastamiseksi, jos se on mahdollista turvallisesti. Toisen kauppalauksen käyttöä rajoittaa kuitenkin se, että matkustaja-aluksilla on hyvin rajalliset keinot ottaa matkustajia sisään merellä. Merenkäynnissäkin turvallinen, lähellä vesirajaa oleva luotsiportti on kapea ja yleensä pitkien, jyrkkien ja kapeiden rappusten alapäässä. Matkustaja-autolautoilla peräportti voi joissain tapauksissa toimia hyvänä reittinä, mutta peräportin aukaiseminen merellä vaatii erityistä harkintaa ja ennen kaikkea tyyntä keliä. On muistettava, että aluksen päällikön velvollisuus on ennen kaikkea huolehtia oman aluksen, miehistön ja muiden aluksessa olevien turvallisuudesta (Merilaki 674/1994, 6 luku 11 §). Matkustaja-alusten käyttöä puoltaa kuitenkin se, että meripelastushelikopterit voivat kuljettaa pelastettuja aluksille ja näin helikoptereiden lentomatkaa voidaan lyhentää merkittävästi.

Kauppalauksilla on paljon evakuoinnissa hyödynnettäviä resursseja. Meripelastuksen näkökulmasta ne on suunniteltu käsittelemään suuria ihmismääriä, niillä on lääkinällistä kykyä, ruokaa ja juomaa sekä kielitaitoista henkilöstöä (S. Järvenpään haastattelu teoksessa Lehto 2009, 10). Merenkulun päällystön koulutukseen kuuluu meripelastustoimeen liittyvää koulutusta jo kansainvälisten säädöstenkin perusteella (Lehto 2009).

Satamassa olevat matkustaja-alukset voivat olla myös arvokas resurssi pelastettujen henkilöiden edelleen majoittamisessa. Linjaliikenteessä olevissa aluksissa on satamassa ollessaan todennäköisesti runsaasti tyhjiä hyttejä. Matkustaja-alus on järjestelyiltään hyvin pelastettujen majoituspaikaksi sopiva, siellä on helppo järjestää kulunvalvonta

sekä eristää se ulkopuolisilta. Onnettomuuden jälkeen matkustajien majoittamisessa toiselle matkustaja-alukselle on kuitenkin huomioitava, että välittömästi onnettomuuden jälkeen laivamiljööseen meneminen voi olla traumatisoituneille pelastetuille vaikeaa, vaikka laiva olisi vain laiturissa.

4.5 Onnettomuusaluksen pelastusvälineiden käyttö matkustajien pelastamisessa

Mikäli pelastusalusten saapuessa onnettomuuspaikalle matkustajat ovat jo pelastusveneissä, on niiden hyödyntäminen myös rantaan siirtymisessä vartenotettava vaihtoehto. Pelastusveneet tarjoavat pelastetuille suojaa, ja ne sopivat hyvin suurten ihmismäärien kuljetukseen. On myös huomioitava, että henkilöiden siirtäminen laivan pelastusveneestä toisiin paikalle tulleisiin pelastusaluksiin on merenkäynnissä riskialtis toimenpide. Toisaalta sankka sumu, paksu jääkenttä tai kova vastatuuli voivat estää laivan omien pelastusveneiden käytön tyystin.

Pääperiaate on, että jokaiselle ihmiselle aluksessa tulee olla paikka pelastuslautassa tai -veneessä. Eri-ikäisissä ja erilaisille liikennealueille suunnitelluissa aluksissa pelastusvälineistö voi poiketa merkittävästikin toisistaan. Kaikissa aluksissa ei ole pelastusveneitä, vaan kaikki veneet on korvattu lautoilla. Pelastusveneiden käyttöä harjoitellaan säännöllisesti ja veneet tulee olla ajokunnossa. Valitettavasti todellisuudessa aina kaikki veneet eivät kuitenkaan ole välttämättä ajokuntoisia, niihin ei riitä asiantuntevaa miehistöä tai olosuhteet ovat pelastusveneille liian vaativat. Mikäli onnettomuuspaikalta on hyvin lyhyt matka evakuointipaikkaan, on omien pelastusveneiden mahdollista vielä palata onnettomuuspaikalle ja suorittaa toinen kuljetuskierros. (Särkijärvi 2012, 17; 23; 36–38.)

4.6 Suomalaisten varustamojen valmius

Meripelastusviranomaisen yhteistyö varustamoiden kanssa on erilaista eri maissa. Varustamoiden kyky vastata meripelastusviranomaisten vaatimukseen on hyvin erilainen varustamon liikennealueen ja matkustajamäärän mukaan. Taulukossa 3 on listattu vielä Suomen lain ja kansainvälisten säädösten antamat vähimmäisvaatimukset varustamon ja kansallisen meripelastusviranomaisen yhteistyölle.

Taulukko 3. Vähimmäisvaatimukset varustamon toiminnalle merionnettomuustilanteessa kansainvälisesti. Suomessa evakuoituista matkustajista huolehtii maissa myös viranomaiset.

<i>Tehtävä</i>	<i>Peruste</i>
Velvollisuus antaa apua merellä hätään joutuneiden pelastamiseksi	merilaki, 6 luku
Rekisteröidä matkustaja-aluksen matkustajat ja toimittaa matkustajaluettelo onnettomuuden sattuessa meripelastusviranomaisille	laki matkustaja-aluksen henkilöluetteloista
Ylläpitää valmiutta muodostaa poikkeustilanneorganisaatio, joka voi tukea onnettomuustilanteessa laivaa ja sen henkilökuntaa	IMO ISM
Lähetää valmiusryhmä vastaanottamaan evakuoituja matkustajia ja huolehtia heistä maissa	IMO MRO

Tähän opinnäytetyöhön liittyen lähetettiin viidelle suurimmalle Suomen satamista liikennöivälle matkustaja-alusvarustamolle tiedustelu varustamon varautumisesta tilanteeseen, jossa jonkin onnettomuuden vuoksi aluksen matkustajat evakuoidaan maihin kesken laivamatkan. Tarkemmin kysyttiin, onko varustamossa suunniteltu, miten matkustajat otetaan vastaan maissa, mitä palveluita varustamo matkustajille tarjoaa ja missä aika-
taulussa ja miten tällainen vastaanottopiste voitaisiin perustaa. Samalla tiedusteltiin myös varustamoiden näkemyksiä alustensa matkustajaluetteloiden luotettavuuteen sekä siitä, kuinka varustamo voi aluksen matkustajaluettelon toimittaa sitä pyytävälle viranomaiselle.

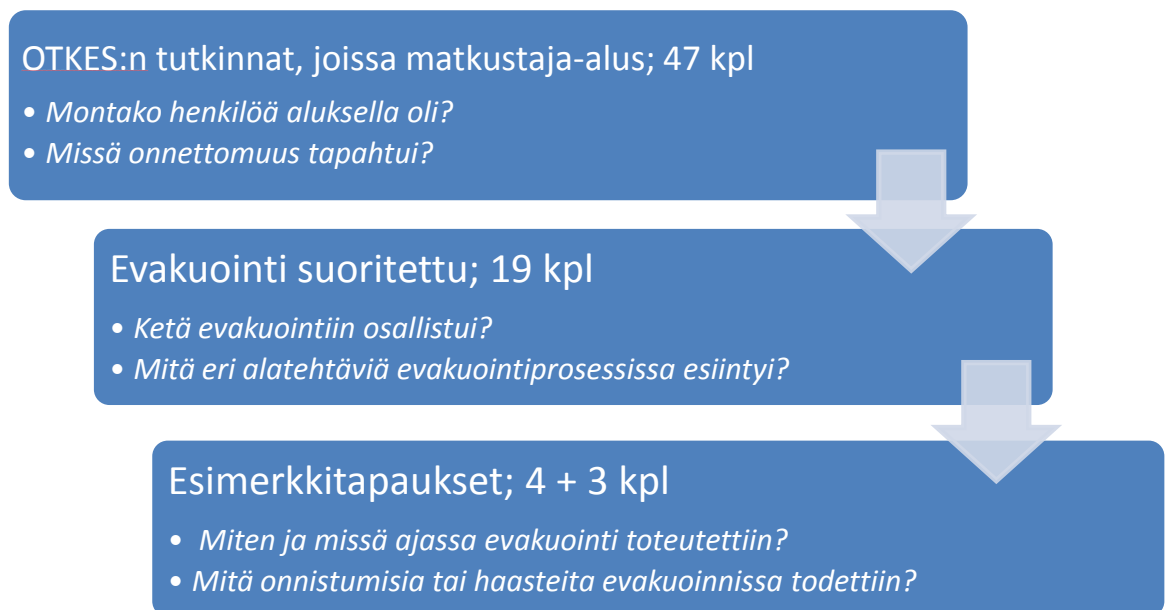
Sähköpostitiedusteluihin saatiin kolme vastausta. Vastauksissa kuvattiin yleisesti varustamoiden varautumista ja toimintamalleja kyseisenlaisissa tilanteissa. Varustamot olivat varautuneet toimimaan ensisijassa oman terminaalin kautta, varustamoilla oli valmiuksia kuljettaa matkustajat linja-autoilla määrä- tai lähtösataman terminaaliin sekä järjestää yösijaa ja puhelinlinjoja. Paikoin toimintaa terminalissa oli myös harjoiteltu.

Matkustajaluetteloiden luotettavuuteen otettiin kantaa kahdessa vastauksessa, joissa molemmissa todettiin sekä myynnin että terminaaliporttien tallentamien matkustajaluetteloiden kyllä olevan viranomaisten käytettävissä välittömästi, mutta myönnettiin, ettei matkustajien henkilöllisyyttä missään vaiheessa verrata matkustajaluetteloon. Tieto on esitettävissä taulukkolaskentaohjelman taulukkona.

5 MERELLISTEN EVAKUOINTIEN TUTKIMUSAINEISTO

5.1 Tutkimusmenetelmä

Tässä työssä on tutkittu sattuneita merionnettomuuksia ja niistä aiheutuneita evakuointeja kolmella tasolla, jotka on esitelty kuvassa 2. Ensimmäisen aineiston muodostavat 47 vuosina 1994–2012 sattunutta matkustaja-alusonnettomuutta, jotka OTKES tai erillinen tutkijalautakunta on tutkinut. Tutkintaraporteista on poimittu keskeisiä lukuja, kuten alusten matkustajamäärät ja onnettomuudet on sijoitettu kartalle. Samalla onnettomuuksista on poimittu ne tapaukset, joissa evakuointi on suoritettu tai siihen on merkittävästi varauduttu. Nämä poimitut 19 tapausta, joissa evakuointi on suoritettu tai siihen on varauduttu, muodostavat toisen aineiston. Siitä on selvitetty evakuointiin osallistuneet toimijat ja evakuointiin liittyneet tehtävät. Edelleen 19 tapauksesta on valittu neljä esimerkkitapausta, joissa suoritettu evakuointi on esitelty tässä työssä. Näiden esimerkkitapausten lisäksi mukaan on otettu kolme muuta onnettomuus- tai harjoitusraporttia.



Kuva 2. Aineiston rajaus tutkimuksen eri vaiheissa sekä aineistosta selvitetty tiedot.

Tutkimus on luonteeltaan teoreettinen, ja sen toteuttamisessa on käytetty aineistolähtöistä sisällönanalyysistä. Tutkimuksessa on noudatettu Tuomen ym. (2009, 123) esimerkkiä sisällönanalyysistä, koska tavoitteena on ollut syventää tietoa asiasta, josta on olemassa jo jotain tietoa. Mallissa ei ole pyritty synnyttämään ylä- ja alaluokkia, vaan esimerkiksi löytyneet käsitteet on jaettu kategorioihin sen mukaan, mihin evakuointiprosessin vaiheeseen toiminto ja toimija kuuluvat. Sisällönanalyysistä on käytetty apukeinona tiivistää onnettomuustutkintaraporteissa olevaa tietoa ja varsinaisessa systemaattisen kirjallisuuskatsauksen tuloksessa on saatuja, kategorisoituja tehtäviä tarkasteltu muihin lähteisiin, kuten lakiin, asetuksiin, olemassa oleviin ohjeisiin ja kokemuksiin vertaamalla. Käytettyä menetelmää sekä tuloksia on esitelty taso kerrallaan seuraavissa kappaleissa.

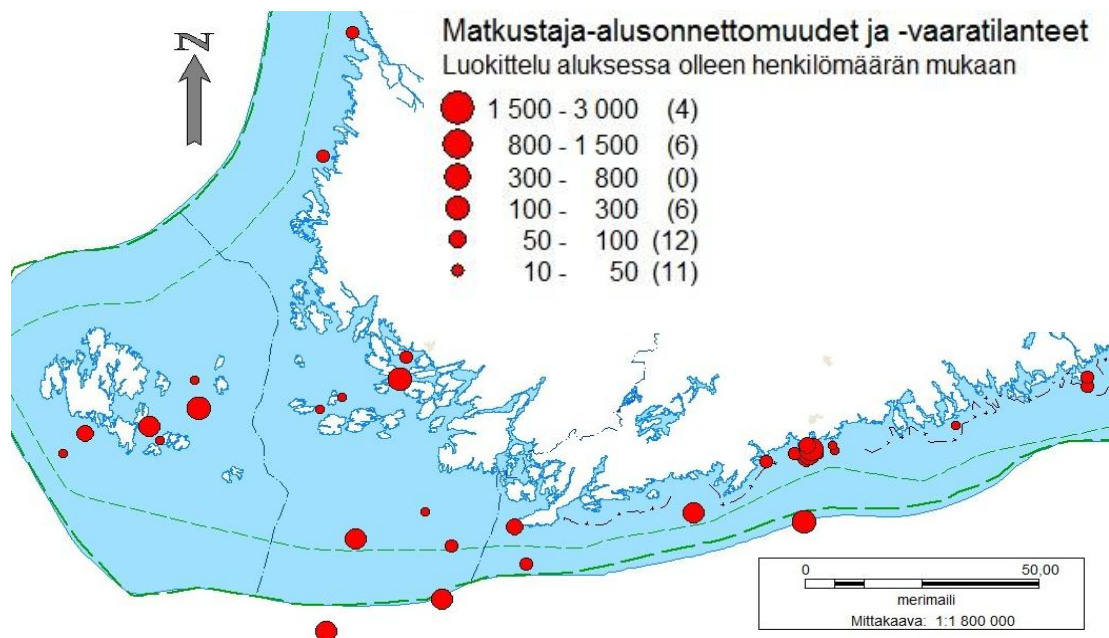
5.2 Onnettomuusaineisto

Onnettomuustutkintakeskus on tutkinut vuosina 1994–2012 vuosittain keskimäärin 2,7 Suomessa tai suomalaiselle alukselle tapahtunutta matkustaja-alusonnettomuutta, joissa on osallisena ollut yhteensä lähes 30 000 ihmistä. Yhteensä tapauksia oli mainittu 47. Mukaan laskuihin on otettu kaikki tapaukset, joissa on osallisena ollut matkustaja-alus, jossa on ollut onnettomuushetkellä yli 10 henkilöä, pois lukien uudelle Suomenlinnan lautalle sattuneet vaaratilanteet vuonna 2004. Aineisto ei välttämättä sisällä kaikkia edellä kuvaillun kaltaisia matkustaja-alusonnettomuuksia, koska OTKES toteuttaa tutkinnan vain, jos on odotettavissa, että tutkinnan avulla voidaan saada merkittävää tietoa yleisen turvallisuuden lisäämiseksi tai uusien onnettomuuksien ennaltaehkäisemiseksi (Turvallisuustutkintalaki 525/2011, 17 §).

Tapauksista on laadittu taulukko, johon on kirjattu onnettomuusalus, onnettomuuspaikka, aluksella ollut henkilömäärä sekä mahdollisesti pelastettujen henkilöiden määrä. Kuvassa 3 onnettomuudet on sijoitettu kartalle. Kartassa onnettomuuspaikkaa osoittavan ympyrän koko kuvaa samalla aluksen matkustajamäärää onnettomuushetkellä.

Estonian jälkeen näissä onnettomuuksissa ei ole tapahtunut kuolemaan johtaneita henkilövahinkoja, vaikka aluksia on törmäillyt, uponnut, ajanut karille ja niissä on syttynyt tulipaloja. Pelastettuja henkilöitä on ollut yhteensä kolme ja puoli tuhatta. Matkustajien loukkaantumisia ei ole käsitelty yksityiskohtaisesti Onnettomuustutkintakeskuksen ra-

porteissa. Vakavia henkilövahinkoja ei kuitenkaan ole sattunut vaan kuvatut vammat ovat olleet ruhjeita ja korkeintaan luunmurtumia tai muita kaatumisista aiheutuneita vammoja. Vedenvaraan ihmisiä ei ole joutunut, vaan evakuoinnit on pystytty tekemään hyvässä järjestyksessä alusten pelastautumisvälineitä hyväksikäyttäen. Onnettomuus-alusten henkilömääriä tutkittaessa silmiinpistävää on, että lukumäärät jakautuvat selkeästi kahteen ryhmään. Suurin onnettomuusaluksella ollut henkilömäärä on Silja Europan 2843. Tästä matkustajamäärät laskevat tasaisesti aina Isabellan 820:n saakka, mutta seuraavaksi eniten osallisia on ollut Kristina Reginan vaaratilanteessa, vain 296. Tästä noin 300 henkilön määrästä alaspäin matkustajamäärät vähenevät taas tasaisesti aina tämän tutkimuksen alarajalle, kymmeneen matkustajaan asti.



Kuva 3. Tässä työssä käsitellyt onnettomuustilanteet (n=47) sijoitettuna kartalle. Ympyrän koko kuvaa aluksella olleiden henkilöiden määrää onnettomuushetkellä. Luokassa 300–800 matkustajaa ei ole yhtään tapausta. Kuvan ulkopuolelle jäävät Saimaalla (3 kpl), Ruotsissa (5 kpl) sekä Virossa ja Tanskassa sattuneet tapaukset.

5.3 Suoritetut evakuoinnit

Aineistoon kuuluu siis 19 tutkintaraporttia onnettomuuksista, joissa matkustajia on evakuoitu tai jossa evakuointiin on merkittävässä määrin varauduttu, mutta sitä ei lopulta

toteutettu. Raportit luettiin läpi kysyen ”Keitä evakuointiin osallistui?” ja ”Mitä eri ala-toimintoja evakuointiprosessissa esiintyi?”.

Edellä kuvattujen kysymysten avulla evakuointikeskukselle löytyi 35 eri tehtävää ja tehtäviä suoritti 24 eri toimijaa. Analyysissä tunnistetut tehtävät, joita evakuointiprosessiin mailla kuuluu, on esitetty taulukossa 4 ja näitä tehtäviä hoitamassa olleet toimijat on lueteltu taulukossa 5.

Taulukko 4. Evakuointiprosessiin kuuluvat osatehtävät.

<i>Ensivaiheen toimet</i>	<i>Järjestelytoimet</i>	<i>Yleiset tehtävät</i>
Henkilöiden laskeminen*	Ruokahuolto	Tilojen valmistelu
Pelastusliivien kerääminen*	Henkinen tuki	Kulunvalvonta
Triage	Omaisuuksien kirjaaminen*	Yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpito
Ensihoito	Majoittaminen	Opastaminen*
Henkilötietojen kerääminen	Vaatetus	Liikuntakyvyttömiä avustaminen*
	Taloudellinen tuki	Ilma-alusten huolto*
	Lastensuojelu	Tiedottaminen
	Jatkoyhteydet*	Nimilistojen ylläpito
	Konsulipalvelut	Puhelinpalvelut
	Rajatarkastus	Nettiyhteydet*
	Omaisten huomioiminen*	

Taulukossa 4 on tähdellä (*) merkityt ne tehtävät, joiden suorittaja ei ole tutkimusaineistosta ollut löydettävissä, yksiselitteisesti tunnistettavissa tai samoja tehtäviä on tehnyt moni eri taho.

Taulukko 5. Evakuointiprosessin eri osatehtäviä hoitaneet toimijat.

<i>Viranomaiset</i>	<i>Yritykset</i>	<i>Yhteisöt</i>
Rajavartiolaitos	Varustamo	Punainen Risti
Pelastuslaitos	Tilojen omistajat	Vapepa
Poliisi (+DVI)	Bussiyhtiöt	Kirkon henkinen huolto
Ensihoitopalvelu	Satamalaitos	
Hätäkeskus	Matkatoimistot	
Sairaanhoitopiiri	Vartiointiliike	
Sosiaalipäivystys	Ravintoloitsijat	
Puolustusvoimat	Vesibussit	
Ulkomaisten edustustot	Majoitusliikkeet	
Onnettomuustutkintakeskus	Muut varustamot	

5.4 Esimerkkitapaukset

5.4.1 M/S SALLY ALBATROSSin pohjakosketus Porkkalan edustalla 4.3.1994

Silja-Line Ab:n liikenteessä ollut matkustaja-alus M/S Sally Albatross oli maaliskuun 4. päivänä 1994 matkalla Tallinnasta Helsinkiin. Jääolosuhteiden vuoksi aluksen päällikkö päätti ajaa Helsinkiin poikkeuksellisesti Porkkalan kautta. Iltapäivällä noin kello 14:42 alus sai Porkkalan edustalla navigointivirheen seurauksena pohjakosketuksen, joka aiheutti aluksen pohjaan painaumia sekä repeämiä. (Onnettomuustutkintakeskus 1994, 1.)

Repeämän aiheuttaman vuodon, ja kallistuman vuoksi päällikkö päätti evakuoida aluksen 1101 matkustajaa ja 159 miehistön jäsentä kello 16:08. Kahta tuntia myöhemmin alus oli tyhjä. Henkilöt oli evakuoitu lähinnä aluksen jälle avatun pelastusliu'un kautta paikalle tulleisiin aluksiin. Evakuoidut kuljetettiin Helsingin Olympiaterminaaliin. Evakuoitujen purkaminen terminaaliin vei tunnin ja matkustajat jatkoivat matkaansa terminaalista noin tunnissa. (Onnettomuustutkintakeskus 1994, 1-2, 64–65.)

Olympiaterminaali ei ollut luonnollisin valinta evakuointipaikaksi kaukaisen sijaintinsa vuoksi. Sekä varustamo että meripelastuskeskus ehti tehdä valmisteluja sekä Kantvikin satamassa että Porkkalan luotsiasemalla. (Onnettomuustutkintakeskus 1994, 47–48, 52, 62–63.) Kantvikin satama on puhdas rahtisatama, jossa ei ole matkustajatiloja, eivätkä laiturit ole suunniteltu matkustajien purkamiseen aluksesta. Huomioiden vuodenaika sekä kellonaika, yli tuhannen matkustajan käsittely Kantvikissa olisi ollut haasteellista. Kyseisessä tapauksessa varustamon kontaktit matkatoimistoihin auttoivat järjestelmään tarvittavan määrän linja-autoja rantaan, vaikka niitä ei lopulta tarvittukaan. Päällimmäinen syy Porkkalan luotsiasema -vaihtoehdosta luopumiseen tutkintaraportin mukaan oli sataman syvyyksen riittämättömyys jäänmurtajalle. Luotsiasema on kerrallaan muutaman, korkeintaan muutaman kymmenen ihmisen työpaikka, joka sijaitsee pitkän, mäkisen, mutkaisen ja kapean tien päässä, eikä se näin ollen muutoinkaan olisi ollut mitenkään sovelias tuhannen ihmisen evakuointipaikaksi.

Helsinki – Tallinna-reitillä onnettomuusaikaan kulkenutta matkustaja-alus Saint Patrikia pyydettiin kuljettamaan matkustajat Olympiaterminaaliin. Saint Patrik lastattiin onnettomuuspaikalla peräportin kautta. (Onnettomuustutkintakeskus 1994, 46–48.) Evakuoi-

tuja siirrettäessä Urholta Saint Patrickille sattui Urholla välikohtaus, kun juopunut evakuoitu matkustaja niskuroi Urhon miehistölle. Vihamielistä käyttäytymistä oli havaittu myös Saint Patrickilla, kun Saint Patrickin alkuperäiset matkustajat olivat olleet vihaisia Sally Albatrossin matkustajille matkansa pilaamisesta. Terminaalissa, jossa evakuoidut vastaanotettiin, oli paljon toimittajia, jotka käyttäytyivät ohjeiden vastaisesti ja heitä ei pystytty täysin pitämään poissa evakuoiduille tarkoitetulta alueelta. (Onnettomuustutkintakeskus 1994, 49–59; 52; 59; 64–65.)

Saint Patrickin laivapäiväkirjassa pidettiin lukua alukselle evakuoiduista sekä evakuoituja tuoneiden alusten omista ilmoituksista. Ilmoituksia ja omaa laskua aluksella verrattaessa todettiin noin 20 % ero luvuissa. Vielä Saint Patrikin ja terminaalihenkilökunnan tekemissä laskuissakin oli 58 henkilön ero. (Onnettomuustutkintakeskus 1994, 58.)

Onnettomuustutkintaraportissa tutkintalautakunta suosittaa seuraavaa:

”14) Matkustaja-aluksen onnettomuustilanteessa tulisi järjestää omaisille tarkoitettu puhelinpalvelu. Vastaanoton kirjaamis-, tiedottamis- ja huoltojärjestelyihin tulisi suunnittelussa kiinnittää edelleen huomiota ja varautua tarvittaessa laajaan vapaaehtoisen työvoiman käyttöön.” (Onnettomuustutkintakeskus 1994,142.)

5.4.2 M/S TALLINKin pohjakosketus Kustaanmiekan salmessa 22.4.1995

Virolainen matkustaja-autolautta M/S Tallink lähti huhtikuun 22. päivä 1995 aamukahdeksalta Helsingin Eteläsatamasta kohti Tallinnaa. Helsingin edustan merialueella valitsi sankka sumu, ja päällikkö valitsi heikon näkyvyyden vuoksi normaalin Särkän salmen sijasta ulosmenoreitiksi väljemmän Kustaanmiekan salmen, jossa oli kuitenkin runsaasti muuta liikennettä. Aikanaan omalla vuorollaan salmesta ulos ajaessaan kello 08:40 Tallink törmäsi rantakallioon. Törmäyksen johdosta aluksen apukonehuone täyttyi vedellä ja lopulta alus muuttui sähköttömäksi ja ohjailukyvyttömäksi. Aluksen evakuoitukäsky annettiin kello 08:52, ja 77 minuutin kuluttua oli kaikki 1024 matkustajaa sekä suurin osa satahenkisestä miehistöstä evakuoitu ulos onnettomuusalukselta. (Onnettomuustutkintakeskus 1995, 1, 33.)

Pelastetut kuljetettiin laivan pelastusveneillä sekä muilla aluksilla Suomenlinnan merivartioaseman laituriin, jossa merivartijat keräsivät evakuoituilta henkilötiedot yhteistoiminnassa Helsingin poliisin ja pelastuslaitoksen kanssa. Merivartioaseman rajallisten tilojen vuoksi matkustajia alettiin siirtää välittömästi Suomenlinnasta edelleen Eteläsataman Makasiiniterminaaliin, jossa evakuoituja oli vastaanottamassa edellisten lisäksi satamalaitos, Punainen Risti ja varustamo. Myös Eteläsatamassa tehtiin evakuoitujen henkilötietojen kirjaaminen. Tapauksen johdosta avattiin kriisipuhelin. (Onnettomuustutkintakeskus 1995, 30–33; 56.)

Matkustajia ei kyetty laskemaan heidän poistuessaan Tallinkilta. Evakuoitujen lukumäärän kirjaaminen ei onnistunut myöskään evakuoituja kuljettaneilta aluksilta. Paikalle hälytetyn matkustaja-alus Isabellan suoraan Katajanokalle viemät henkilöt, Suomenlinnassa kirjatut henkilöt ja alukselle jääneet miehistönjäsenet summaamalla saatava luku on 60 vähemmän kuin aluksen todellinen henkilömäärä, johon päästiin Eteläsatamassa kirjattuja henkilötietoja vertaamalla aluksen matkustaja- ja miehistöluetteloihin. (Onnettomuustutkintakeskus 1995, 33; 56.)

Onnettomuustutkintaraportissa todetaan seuraavaa:

”Ihmiset pitäisi pystyä laskemaan heidän siirtyessään pelastaviin aluksiin evakuoinnin onnistumisen varmistamiseksi”. (Onnettomuustutkintakeskus 1995, 56.)

5.4.3 Matkustaja-autolautta ISABELLA, pohjakosketus Ahvenanmaalla 20.12.2001

Turusta Ahvenanmaan kautta Tukholmaan matkalla ollut matkustaja-autolautta M/S Isabella ajoi voimakkaassa tuulessa karille Ahvenanmaan saaristossa 20. joulukuuta 2001. Isabellan 663 matkustajan ja 157 miehistönjäsenen evakuointia suunniteltiin ensin suoritettavaksi helikoptereilla, joita oli käytettävissä yhteensä seitsemän sekä Suomesta että Ruotsista. Matkustajat olisi evakuoitu Långnäsän satamaan Maarianhaminan lentokentän toimiessa koptereiden huolto- ja täydennystukikohtana. Tätä suunnitelmaa ei kuitenkaan toteutettu, vaan matkustajat olivat hinauksen ajan Isabellassa, ja heidät kuljetettiin satamasta saaren hotelleihin ja heille järjestettiin jatkoyhteyksiä Maarianhaminasta. (Onnettomuustutkintakeskus 2001, 1, 50.)

Isabella sai ensimmäisen pohjakosketuksen kello 01:17, matkustajia informoitiin aluksen tilanteesta ja matkustajat koottiin aluksen ylimmille kansille. Onnettomuusaluksen lähettävillä olivat yön aikana vartiolaiva, saaristolautta sekä Isabellan sisaralus evakuointivalmiudessa. Yön ja aamun aikana matkustajille tarjottiin syötävää ja juotavaa ja aamulla kello 08:25 laivan sairaanhoitaja tarkisti, tarvitseeko joku matkustajista kriisiapua, kun matkustajat on saatu maihin. Isabellan hinaus alkoi kello 14:55, ja hinausyhdistelmä kiinnittyi Långnäsin satamaan kello 16:40. (Onnettomuustutkintakeskus 2001, 37–44.)

Kuten Isabellankin tapauksessa Maarianhaminan lentokenttä on keskeisen sijaintinsa johdosta merkittävä pelastushelikoptereiden tukeutumisaikana. Suomalaisilla lentokentillä ei ole kuitenkaan mitään yhdenmukaista päivystysjärjestelmää, jolla lentokenttä saataisiin käyttöön sen ollessa suljettuna. Ruotsin onnettomuustutkintaviranomainen SHT (Statens Haverikommission) on kiinnittänyt 2011 matkustaja-lautta SEA WINDin tapauksen yhteydessä huomiota Maarianhaminan lentokentän käytettävyyteen merellisissä onnettomuuksissa. SHT suosittelee, että Maarianhaminan lentokentän henkilöstöllä pitäisi olla päivystysjärjestelmä, jonka kautta Maarianhaminan lentokenttä voitaisiin avata sen normaalien aukioloaikojen ulkopuolella ja meripelastushelikoptereille saataisiin keskeiselle paikalle mittarilentoihin soveltuva laskeutumisaikana. (Statens haverikommission 2011, 67–69.)

5.4.4 STS POGORIA, merihätä Hangon edustalla 7.7.2009

Suurten purjealusten kilpailuun, Tall Ships' Race, osallistunut Puolalainen koulupurjealus STS Pogoria menetti puuskaisessa tuulessa mastonsa Hankoniemen ja Virolaisen Ristnan majakan puolivälissä, Suomenlahden suulla matkalla Gdyniasta Pietariin. Koska sekä sääolosuhteet että olosuhteet laivan kannella katkenneiden mastojen vuoksi olivat huonot, evakuoitiin aluksella olleista 50 henkilöstä 37 helikopterilla Hangon merivartioasemalle, josta heidät edelleen majoitettiin Dragsvikin varuskuntaan Tammissaareen. Helikopterievakuointi kesti reilun kaksi tuntia. (Onnettomuustutkintakeskus 2009, 1; 10.)

Evakuoinnin käytännönjärjestelyt mantereen päässä olivat Hangon merivartioaseman vastuulla. Helikopterilla evakuoitujen henkilöt otettiin vastaan merivartioasemalla ja nu-

meroitiin tussilla kämmenselkään. Myöhemmin heidän ilmoittamiaan tietoja verrattiin kilpailuorganisaatiolta saatuun nimilistaan, muuta maahantulotarkastusta ei tehty. Vaikka tiedossa oli, että henkilöt eivät olleet merkittävästi loukkaantuneet, merivartijat kokivat ensihoitohenkilöstön läsnäolon tärkeänä. Ambulanssia ei kuitenkaan sidottu tehtävään, ja se lähti hälytykselle kesken evakuoinnin. Henkilöiden siirto varuskuntaan tapahtui paikallisen liikennöitsijän tilausbussilla. Vapaaehtoinen pelastuspalvelu järjesti ruokahuoltoa ja henkistä tukea. (Wikholm 2013.)

Tietoa evakuoinnin etenemisestä tuli Hankoon meripelastuksen johtokeskuksen kautta. Evakuointikeskuksen perustaminen ja organisointi vaati onnettomuutta seuraavan kahdenkymmenen tunnin aikana 168 puhelua. Tilanteen kehittymisestä olivat kiinnostuneita meripelastuksen johtokeskuksen lisäksi muun muassa tiedotusvälineet, jotka myös piirittivät Dragsvikin varuskunnan porttia kuultuaan evakuoitujen majoittamisesta sinne sekä Puolan suurlähettiläs, joka soitti noin kymmenen kertaa illan aikana ja jolle järjestettiin kulkuluvat sotilasalueelle vielä yön aikana. (Wikholm 2013.)

5.4.5 Aasian luonnonkatastrofi 26.12.2004

Voimakkaasta maanjäristyksestä johtunut maankuoren repeäminen aiheutti laajan hyökyaallon Sumatran saaren luoteispuolella tapaninpäivänä 2004. Yhteensä katastrofissa kuoli tai katosi 300 000 ihmistä. Suomalaisia lomaili onnettomuusalueella runsaasti. Tuhossa kuoli tai katosi 179 ja loukkaantui noin 250 Suomen kansalaista. Erikseen järjestetyillä lennoilla tuhoalueelta Suomeen kotiutettiin noin 3300 henkilöä. Evakuointilennot saapuivat Helsinki-Vantaan lentoasemalle. Lentomatikustajien kunto oli hyvin vaihteleva. (Onnettomuustutkintakeskus 2004b, III, 82; 134.)

Toiminta Helsinki-Vantaan lentoasemalla vastasi pitkälti sitä toimintaa, jota merellisenkin onnettomuuden evakuointikeskuksessa voidaan joutua tekemään. Poikkeuksellista tilanteessa oli se, että onnettomuudesta oli kulunut jo vuorokausia, kun ihmiset vasta tulivat evakuointikeskukseen, mutta heidän tarpeensa vastasivat hyvin mereltä evakuoitujen tarpeita. Toiminnan organisoinnissa lentokentällä hyödynnettiin kentän SAR-suunnitelmaa ja erityisesti sen tukitoimintojen johtoelintä.

Perustoimintamalli lentokentällä oli, että lentoyhtiöt toimittivat etukäteen tietoa koneessa olevista matkustajista ja heidän kunnostaan. Kentällä konetta meni vastaan kaksi ensihoitolääkärää, joista toinen koneeseen saakka. Matkustamohenkilökunta raportoi lääkäreille matkustajien voinnista ja akuutit tapaukset siirrettiin koneesta välittömästi, siten kävelemään pystyvät ja liikuntakyvyttömät, ei akuutisti apua tarvitsevat viimeisenä. Tuloportin vieressä oli lääkintäpiste, jossa hoidon tarve arvioitiin ja sen jälkeen matkustajat saattoivat itse valita, missä ”palvelupisteissä” käyvät. Kaikki matkustajat eivät tarvinneet tai halunneet kaikkea apua. Vastaanottoimet vaativat runsaasti henkilöstöä. Esimerkiksi poliisilta toimintaa osallistui 68 henkilöä ja Rajavartiolaitokselta 98 henkilöä. Tarkkoja lukuja muiden toimijoiden henkilömäärästä ei ole ollut saatavissa. Huolimatta SAR-suunnitelman hyödyntämisestä on onnettomuustutkintaraportissa mainittu edelleen harjoittelutarpeesta ja työnjaon selkeyttämisestä. (Onnettomuustutkintakeskus 2004b, 61; 82; 99; 134.)

”Tulevissa valmiusharjoituksissa kiinnitetään huomiota loukkaantumattomien ja omaisten asioihin sekä yhteistyöhön median kanssa. Edelleen on tarpeen kehittää ja harjoitella erilaisia toimintamalleja, joissa selkiytetään viranomaisen ja vapaaehtoisten työnjakoa ja vastuita.” (Onnettomuustutkintakeskus 2004b, 136-138.)

Aasian luonnonkatastrofin yhteydessä pohdittiin paljon tietosuojakysymyksiä muun muassa kadonneiden nimilistan julkistamiseen liittyen. Omaisten kyselyt tukkivat Ulkoministeriön päivystyspuhelimien ja kuormittivat muun muassa matkatoimistoja, koska kriisialueella oleviin puhelimiin ei saanut yhteyttä. Katastrofia seuranneella viikolla poliisi julkaisi virallisen kadonneiden listan pelastuslain nojalla poistamaan turhia ilmoituksia kadonneista. Heti listan julkaisun jälkeen se lyhenikin noin 30 henkilöllä. Julkistamispäätöksen aikaan listalla oli 263 nimeä. (Volanen 2011, 48; Onnettomuustutkintakeskus 2004b, 141.)

5.4.6 Ampumavälikohtaus Utöyan saarella 22.7.2011

Perjantaina 22. heinäkuuta 2011 räjähti ensiksi pommi Oslon hallintokorttelissa Norjassa. Tämän jälkeen noin puoli kuudelta samana päivänä poliisi sai ilmoituksen, että mies ampuu nuorten kesäleirillä Utöyan saarella Holen kunnassa. Myöhemmin on voitu tode-

ta, että ammuskelussa kuoli 69 henkilöä, suurin osa heistä nuoria. Hengenvaarallisia vammoja sai lisäksi 33 nuorta ja vähintään henkistä apua tarvitsi kaikki saarella olleet 564 henkilöä. Mantereelta saarelle on noin 625 metrin lauttamatka. (Norges offentlige utredninger 2012, 17–18; 26.) Saarella oli ammuttuja, ampumavammoja saaneita ja vedessä saaren ja mantereen välissä oli lukuisia ihmisiä sekä siviiliveneitä, jotka yrittivät tuoda saarelta maihin mahdollisimman paljon nuoria. (Norges offentlige utredninger 2012, 31–32.)

Ensihoidon tilannejohtaja perusti ensimmäisen kokoamispaikan (samleplass) Utöya yhteysaluslaiturin parkkipaikalle kello 18:50. Triagesta ja ensivaiheen ensihoidosta vastasi kuusi anestesioologi-hoitaja-työparia. Vakavammin loukkaantuneet kuljetettiin ambulansseilla helikoptereiden laskeutumispaikalle Sundvolleniin. Lievemmin loukkaantuneet kävelytettiin päätielle. Siellä heidät lastattiin busseihin, jotka kuljettivat nuoret läheiselle hotellille. Ensimmäisestä kokoamispaikasta päätettiin kuitenkin luopua kello 20, kun havaittiin, että teosta epäillyn henkilön auto on aivan kokoamispaikan vieressä parkkipaikalla. Toinen kokoamispaikka perustettiin helikoptereiden laskeutumispaikan läheisyyteen 3,5 kilometriä ensimmäisestä paikasta pohjoiseen. (Norges offentlige utredninger 2012, 179–180.)

Poliisi päätti käyttää Sundvollen hotellia kokoontumispaikkana (oppsamlingscenter). Hotelli siirsi hotellivieraat pois hotellista ja järjesti nuorille juotavaa, peittoja ja tiloja kokoussaleista. Hotelliin tulevia nuoria alettiin kirjata ruutupaperi ja kynä -menetelmällä. Illan aikana kirjattuja tietoja siirrettiin Excel-taulukkoon, mutta nimiin tuli virheitä ja kaikista kirjauksista ei saatu selvää. Hotellin puhelinlinjasta muodostui nopeasti myös infolinja, josta vanhemmat tiedustelivat lastensa kohtalosta. Nuorille järjestettiin kuivat vaatteet ja lääkkeitä pitkäaikaissairauksiin (astma, diabetes ym.). Hotellissa oli lääkäri ja ensihoitajia tarkastamassa ja hoitamassa pikkuvammoja sekä ammattilaisia auttamassa pahiten järkyttyneitä sekä heidän omaisiaan. Kokonaisuudessaan paikalla oli noin 250 henkilöä auttamassa, suurin osa vapaaehtoisjärjestöjen henkilöstöä. Laaja toimijoiden kirjo aiheutti haasteita kulunvalvonnassa. Kaikilla toimijaryhmillä ei ollut työasuja tai henkilökortteja, koska osa oli tullut paikalle suoraan vapaalta. Hotellille alkoi nopeasti kertyä myös mediaa ja epätoivoisia, sokissa olevia perheitä, jotka kohtasivat loukkaantuneita ja järkyttyneitä nuoria. Toiminnan onnistumisen kannalta keskeisinä asioina on pidetty autoliikenteen rajoittamista koko rantatiellä, kunnes ambu-

lanssiliikenne oli rauhoittunut, henkilöiden rekisteröintiä hotellissa sekä paikallisten resurssien nopeaa ja laajaa aktivointia. Tutkintakomission raportissa todetaankin, että tällaista toimintaa pitäisi harjoitella tulevissa onnettomuusharjoituksissa. (Norges offentlige utredninger 2012, 184–186; 193, 196–197.)

Norjan 22/7 –tapahtumia selvittänyt komissio suosittaa, että suuronnettomuuksien osallisten kirjaamiseen tulisi saada kaikilla viranomaisilla käytössä oleva tietojärjestelmä ja koulutus sen käyttöön. Tietojärjestelmä olisi myös omaisia palvelevalle puhelimelle äärimmäisen tärkeä, jotta oikeaa tietoa pystyttäisiin välittämään ihmisille ja toisaalta saatua tietoa hallinnoimaan järjestelmällisesti. (Norges offentlige utredninger 2012, 187; 197.)

Tilanteen edetessä useat eri toimijat perustivat niin sanottuja sukulaiskeskustoja (pårørendesentrene), joissa tarjottiin psykososiaalista tukea menehtyneiden ja loukkaantuneiden omaisille ja loukkaantuneille itselleen. Suurin tällainen sukulaiskeskus oli Osloon yliopistosairaalan yhteydessä toimivassa potilashotellissa Ullevålissa. Ensimmäisenä päivänä siellä kävi 200 perhettä ja henkilökunta vastasi 600 puheluun. Vierailijoiden ja yhteydenottojen määrä pysyi samana seuraavina päivinä, jolloin mukaan tuli menehtyneiden tunnistamiseen liittyviä tehtäviä. (Norges offentlige utredninger 2012, 192–193.)

5.4.7 Meripelastusharjoitus Black Swan 1.-3.4.2013

Yhdysvaltojen rannikkovartiosto (USCG) järjesti Bahaman Freeportissa 1.-3.4.2013 suuren meripelastus- ja evakuointiharjoituksen. Harjoituksen pääyhteistyökumppaneina olivat Bahaman viranomaiset sekä kolme alueen suurta risteilyvarustamo. Harjoituksessa painotettiin nimenomaan maissa tapahtuvaa toimintaa, kuten evakuointikeskuksen ja pelastettujen kotiuttamisprosesseja. (Leppänen ym. 2013, 1.)

Harjoituksen evakuointikeskus oli paikallisen pursiseuran rantaan, taivasalle ja aurinkokatoksien suojaan perustettu alue, jonne onnettomuuden uhrin tuotiin lähinnä laivan omilla pelastusveneillä. Evakuointikeskuksessa evakuoituja verrattiin ensimmäistä kertaa laivan matkustaja- ja miehistöluetteloihin sekä heille tehtiin triage. Evakuointikes-

kuksesta potilaat jaoteltiin ambulansseihin tai loukkaantumattomien vastaanottokeskukseen. (Leppänen ym. 2013, 2–3, 5–6.)

Harjoituksessa esiteltiin myös Fast Team –toimintaa. Mikäli loukkaantuneita on paljon ja onnettomuusalueen paikalliset ensihoidon ja sairaaloiden resurssit eivät riitä, voidaan paikalle lähettää Fast Team. Fast Team on 25 henkilön ryhmä, joka lähetetään onnettomuuspaikkakunnan lentokentälle valmistelemaan potilaita lentokuljetukseen. Ilmateitse kohteeseen kuljetettavalla teltalla ja varusteilla pystytään hoitamaan kerralla kymmentä vaikeasti loukkaantunutta. Teamin tehtävä on ainoastaan hakea heille osoitettu potilasjoukko pois onnettomuusalueelta saamaan hoitoa jonnekin suurempaan sairaalaan ja näin keventää onnettomuusalueen hoitolaitosten kuormaa. (Leppänen ym. 2013, 3.)

Rannassa olleen evakuoitokeskuksen lisäksi varustamo perusti erillisen family reception centre eli loukkaantumattomien vastaanottokeskuksen, joka samalla toimi loukkaantumattomien ja heidän omaisten kohtaamispaikkana. (Leppänen ym. 2013, 4–5.) Vastaanottokeskukseen saapuvat henkilöt saivat ensimmäisenä eteensä lomakkeen, jolla kartoitettiin henkilö- ja omaistietojen lisäksi muut tarpeet, kuten lääkitys, kateissa olevat matkakumppanit, majoitus ja jatkoyhteydet. Tämän lomakkeen palautettuaan henkilöt saivat muovisen, kuvallisen, tulostetun henkilökortin, joka toimi kulkuoikeutena eteenpäin. Lomakkeen täyttö tapahtui pöytäryhmissä, joissa oli henkilökuntaa avustamassa. Vastaanottokeskuksen kulunvalvonta sekä ulos että sisään oli tarkkaan valvottua. Muiden sosiaali- ja terveystalveluiden ohessa matkakertomuksessa mainitaan vastaanottokeskuksen yhtenä palveluna puhelinhuone, jossa oli myös 6 tietokonetta pelastettujen henkilökohtaisia tarpeita varten. (Leppänen ym. 2013, 4–5.)

Kaikkiaan loukkaantumattomien vastaanottokeskuksen toiminta oli vahvasti varustamon harteilla, joka herätti suomalaisissa tarkkailijoissa epäilyksen, kuinka Suomessa sattuvassa onnettomuudessa ulkomaisen varustamon ja Suomen kansalliset suunnitelmat saadaan kohtaamaan niin, että kaikki resurssit tulee kuitenkin hyödynnettyä. Harjoituksessa varustamo vastasi matkustajien palveluista ja kuljetuksista aina rajatarkastukseen asti. (Leppänen ym. 2013, 4–5.)

Matkakertomus päättyy 12 -kohtaiseen esityslistaan, johon on listattu erilaisia toimenpiteitä, joihin harjoituksen suomalaiset tarkkailijat näkevät, että Suomessa olisi syytä ryhtyä. Toimenpide-ehdotukset on toistettu liitteessä 2b.

6 POHDINTA

6.1 Nykytila

Työn lainsäädäntökatsauksessa tuli ilmi, että merionnettomuuksien maissa tapahtuvaa jälkitoimintaa ei sellaisenaan säädellä missään lainsäädännössä. Toimintaa voidaan pitää pelastustoimintana, mutta koska onnettomuus ei tapahdu maissa, myös vastakkaisia johtopäätöksiä voi asiasta tehdä. Eri toimenpiteet ovat hajallaan eri laeissa, kaikkiin tehtäviin ei löytynyt selvästi määriteltyä tekijää. Työn teon aikana käydyissä keskusteluissa pelastusviranomaisen merkitystä ja toimenkuvaa vähäteltiin tai ihmeteltiin. Lentoonnettomuuksien varautumissuunnitelmassa poliisille on suunniteltu vastaavia tehtäviä, kuin MoMeVa:ssa on pelastusviranomaiselle kirjattu. Pelastuslain yleisjohtovastuun määräytyminen pelastusviranomaiselle on selkeä. Sen sijaan kaikille toimijoille ei ollut selvää, että meripelastuslain mukainen Rajavartiolaitoksen toimivalta ei ulotu edes meripelastustehtävässä maissa tapahtuvaan toimintaan.

Rajavartiolaitos on MoMeVa:lla ohjeistanut evakuointikeskuksen toimintaa. Asiakirjan laatimisessa keskeisessä osassa on ollut sisäministeriön pelastusosasto. Rajavartiolaitoksella on vain meripelastustilanteen johtamisen ja evakuointipaikkojen kautta roolia evakuoinnin maissa tapahtuvassa osuudessa. Alueellisissa meripelastussuunnitelmissa on suunniteltu joitain rannikon evakuointikeskuksiksi soveltuvia paikkoja, mutta kohteiden toiminnan suunnittelua ei juuri ole tehty. MoMeVa:n jalkauttaminen rannikon pelastuslaitoksiin on alkutekijöissään, mutta harjoitusten ja yhteisten tilaisuuksien kautta etenee. Osa pelastuslaitoksista on tarttunut tehtävänsä evakuointikeskuksen johtavana viranomaisena aktiivisemmin kuin toiset. Suurten kaupunkien, kuten Helsingin ja Turun ympäristössä valmius suurten ihmismassojen käsittelyyn on pelastuslaitoksilla jo muutoinkin parempi. Onnettomuuden tapahtuessa harvempaan asutulla rannikolla pelastuslaitosten valmiudet ja kokemukset vastaavista tilanteista ovat merkittävästi heikommät.

Evakuoinnissa suurin vastuu on sosiaalitoimella. Sosiaalitoimella ei kuitenkaan ole päivyystaikana yleensä yhtä tai kahta sosiaalipäivystäjää enempää resursseja ryhtyä vastaanotto toimiin maissa. Sosiaalitoimea on sosiaali- ja terveystieteiden valmiusyksiköstä ohjeistettu useallakin asiakirjalla huomioimaan niin äkillistä kriisiapua tarvitsevat

kuin pelastushenkilöstönkin huolto. Tässä työssä ei ole selvitetty kuntien sosiaalitoimien valmiuksia näihin tehtäviin. Ymmärrettävää kuitenkin on, että yksi henkilö tai työpari ei pysty niihin toimenpiteisiin, joita tämän kokoisessa tilanteessa sosiaalitoimelta edellytettäisiin.

Varustamon vastuu asiakkaistaan ei toki pääty, vaikka heidän laivamatkansa keskeytisikin. Jo julkisuuskuvankin kannalta varustamoilla ja matkanjärjestäjillä on intressejä osallistua matkustajien palvelemiseen maissa onnettomuuden jälkeen. Varustamoiden, vakuutusyhtiöiden ja matkatoimistojen taloudelliset ja henkilöresurssit pitäisi pystyä hyödyntämään viranomaisten johdolla. Erityisesti heidän kontakteilleen, kielitaidolleen ja osaamiselleen olisi käyttöä pelastettujen vastaanottokeskuksen järjestelyalueella. Haasteen varustamoyhteistyöhön tuo se, että varustamot ovat tässä asiassa hyvin heterogeeninen joukko ja kaikilla varustamoilla ei ole edes edustusta Suomessa.

Valtaosa viranomaisista on muodostanut tahollaan käsityksen siitä, mitä heidän tulisi tehdä merellisessä monialaonnettomuudessa, mutta toiminnan yhteensovittamisessa on puutteita ja toisten viranomaisten ja toimijoiden rooleja ja tehtäviä ei välttämättä hahmoteta.

Merellisen monialaisen vaaratilanteen jatkona maissa tapahtuvassa pelastustoiminnassa kohtaa kaksi näkökulmaa. Toisaalta kyse on tiiviisti kansainväliseen meripelastustoi-
mintaan kuuluvista toimenpiteistä, jotka eivät kuitenkaan enää ole kansallisen meripe-
lastuslain eikä kansainvälisen meri- ja lentopelastuskäsikirjan (IAMSAR) ohjauksen
piirissä. Meripelastustilanteessa radiokielenä on pääasiassa englanti. Toisaalta kyse on
samoista toimenpiteistä, joita kunnan sosiaalitoimen viranhaltijat tekevät päivittäin eri-
laisiin onnettomuuksiin joutuneiden kanssa. Sosiaalitoimen näkökulmasta sillä, millai-
sessa onnettomuudessa heidän asiakkaansa on ollut, ei ole juurikaan merkitystä.

6.2 Tulevaisuus

Meripelastuksen kansainvälisyys pakottaa käyttämään ainakin englannin kielellä kan-
sainvälisesti ymmärrettyjä termejä. Käytettävyyttä luonnollisesti helpottaisi, että eng-
lanninkielisten ja suomenkielisten termien yhteys olisi selvä.

Mikäli toimintamalleja ja terminologiaa yhtenäistettäisiin muiden liikenneonnettomuuksien kuten ilmailu- ja raideliikenneonnettomuuksien pelastustoimien kanssa, olisi toimijoiden kouluttaminen ja toimintamallien hiominen varmasti helpompaa. Yhtenäiseen toimintamalliin voisivat kuulua helposti ainakin pelastettujen kirjaamiseen käytettävä tietojärjestelmä ja lomakkeisto, pelastetuille tarjotut palvelut, omaisille tarjotut puhelinpalvelut ja yhteinen ymmärrys toiminnan johtosuhteista. Tulevaisuudessa kaikilla keskeisillä turvallisuusviranomaisilla käytössä olevan kenttäjärjestelmän soveltuvuus ja laajentaminen henkilötietojen käsittelyyn olisi selvitettävä. Suomalainen kenttäjärjestelmä ei poista tietojen vertailuongelmaa muiden maiden kanssa; yhtenäistä tietojen kirjaamistapaa ja mahdollisesti jopa lomakkeistoa olisikin edistettävä myös kansainvälisen merenkulkujärjestön tasolla.

Koko evakuointi- ja pelastusprosessissa tarvitaan paljon toimijoita, joiden hälyttäminen ei kuulu hätäkeskuksen lakisääteisiin tehtäviin. Edes pelastus- ja terveystoimistoilla ei ole sellaista tehtäväluokkaa, jonka vaste sellaisenaan soveltuisi merionnettomuuden jatkona maissa tapahtuvaan pelastustoimintaan. Viranomaisten kesken on sovittava, miten kaikki tarpeelliset toimijat saavat tiedon onnettomuudesta ja kenen käskyvaltaan he kuuluvat. Maissa tapahtuvien toimien johto- ja järjestelyvastuut tulee määritellä ja toimintaa tulee harjoitella niin, että kaikki toimintaan mukaan suunnitellut osapuolet varustamot, vapaaehtoiset ja kaupalliset toimijat mukaan lukien tekevät niitä tehtäviä, joita heidän tehtävikseen on suunniteltu. Harjoituksissa tulee kiinnittää huomiota siihen, minkälaisia henkilöresursseja toimintapaikkojen miehittäminen vaatii ja mistä saadaan tekijät jokaiseen tehtäväpaikkaan. Tulevaisuudessa suunnittelun ja harjoittelun vaatimustasoa voi nostaa lisäämällä onnettomuusskenaarioon esimerkiksi puhdistusta vaativan kemikaali- tai öljyaltistuksen.

Kunnat, joiden alueelle suunnitellaan evakuointikeskuksia, on otettava mukaan suunnitteluun. Pelastuslaitokset eivät yksin voi edustaa kunnan sosiaali- ja terveystoimea. Sosiaalitoimen käytettävissä on tiettyjä valtakunnallisia resursseja, joiden käyttö on otettava etukäteen huomioon. Pelastusviranomaisten ja sosiaaliviranomaisten on keskenään sovittava tarkemmasta tehtävien jaosta ja resurssien käytöstä. Lisäksi sosiaaliviranomaisten tulisi pyrkiä sopimaan kolmannen sektorin toimijoiden, kuten kirkon ja Punaisen Ristin käytöstä heidän kanssaan, jotta todellinen valmius saadaan selville ja järjestöt voivat ottaa omassa toiminnassaan huomioon heille asetetut odotukset.

6.3 Opinnäytetyöprosessi

Opinnäytetyön tavoitteena oli selvittää pelastustoiminnan prosessi sekä toimijoita ja tehtäviä merellisen suuronnettomuuden vuoksi maissa tapahtuvassa pelastustoiminnassa. Tutkimuksellinen osuus toteutettiin analysoimalla Onnettomuustutkintakeskuksen tutkintaraportteja matkustaja-alusten merionnettomuuksista vuosina 1994–2012. Sisällysoanalyysiä täydennettiin tutustumalla olemassa olevaan ohjeistukseen ja lainsäädäntöön sekä muiden maiden ja ilmaliikenteen käytäntöihin.

Valtakunnallinen, merellisen evakuointikeskuksen toimintamalli kehittyi työn tekoaikana keväästä 2013 kevääseen 2014 usealla rintamalla. Kansallinen laivaevakuointityöryhmä työsti ministeriöiden tasolla yhteistä näkemystä, ja meripelastuslohkot aloittivat omien alueellisten meripelastussuunnitelmien päivittämisen yhteistyöviranomaisten kanssa. Vuoden aikana toimintamalleja testattiin harjoituksessa ja ensimmäisestä evakuointikeskuksesta laadittiin kohdekortti Turun meripelastuskeskuksen johdolla.

Tutkimuksen luotettavuutta arvioitaessa on huomioitava, että merellisten onnettomuuksien aineisto koostui pelkästään Onnettomuustutkintakeskuksen aineistosta. Otos on laaja, mutta ei välttämättä sisällä kaikkia tutkimusaikana sattuneita merionnettomuuksia. Laajemmalla aineistolla kuitenkin tuskin olisi ollut vaikutusta työn lopputulokseen. Tässäkin joukossa oli kattavasti monipuolisia, eri meripelastuslohkoilla, eri vuodenaikoina ja erityyppisille aluksille sattuneita onnettomuuksia. Onnettomuustutkintakeskuksen raporteissa käsitellään niitä asioita, joita turvallisuustukintalaki edellyttää. Pelastustoimet ovat vain yksi arvioitava asia monen muun seikan ohessa. Kaikissa tapauksissa pelastustoimintaa ei ollut kuvattu kovin laajasti, joten ei ole varmaa, että kaikki tilanteissa pelastustoimintaan ja siten tämän työn aihepiiriin kuuluvat asiat ovat tulleet esille.

Tapausesimerkeistä nostan esille Oslon terrori-iskun, joka kokonaisuutena on kaukana merellisestä suuronnettomuudesta. Utöyan saaren tapahtumista on kuitenkin nähtävissä yhtymäkohtia merelliseen onnettomuuteen tai merellä tapahtuvaan tilanteeseen. Itämerellä liikennöiviä matkustaja-aluksia on useissa eri lähteissä pidetty potentiaalisina vihamielisen hyökkäyksen kohteina. Näissä tilanteissa potilaiden vammat voivat poiketa paljonkin tavanomaisen merellisen onnettomuuden tyyppivammoista. Lisäksi voi olla

tarpeen ottaa huomioon, että pelastettujen joukossa voi olla iskun suunnitteluun tai toteutukseen osallistuneita.

Toiminta Utöyan yhteysaluslaiturilla ja muutoinkin mantereen puolella vastasi kuin minkä tahansa vesillä sattuneen onnettomuuden pelastustoimintaa. Näkemykseni mukaan kyseessä onkin lähiaikoina sattuneista ja tässä työssä esitellyistä tilanteista yksi mielenkiintoisimpia. Osallisten määrä, loukkaantuneiden määrä suhde loukkaantumattomiin ja olosuhteet (yli puoli kilometriä rannasta) tekevät tilanteesta hyvin vertailukelpoisen merelliseen tilanteeseen.

Tämän työn toiminnallinen osuus, malli, kuinka maissa tapahtuva pelastustoiminta voitaisiin organisoida, on liitteenä 3. Esitetty malli on kirjoitettu ohjeen muotoon ja siten, että siitä on tulevaisuudessa tarvittaessa helppo kehittää kansallinen, virallinen versio. Mallissa ei ole arvioitu, minkälaisia resursseja toiminnan organisointi viranomaisilta vaatisi tai kuinka toiminnan kustannukset jakautuisivat. Malli toimii kuitenkin apuna evakuointikeskuspaikkoja ja niiden toimintaa suunniteltaessa. Liitteessä 4 on esitys prosessin terminologiasta suomeksi ja englanniksi.

6.4 Jatkotutkimuksia

6.4.1 Ilmailun ja meripelastuspalvelun suuronnettomuussuunnitelmien yhdenmukaisuus

Ilmailun suuronnettomuudessa ja merellisessä suuronnettomuudessa on useita yhtäläisyyksiä. Tilanteet nivoutuvat yhteen vahvasti myös sitä kautta, että lentokentät ovat todennäköisesti niitä paikkoja, jonne pelastushelikopterit tuovat mereltä pelastettuja ihmisiä. Lentokenttien varautumiskalustossa on ilmakaariteltoja ja huopia, joille olisi käyttöä myös merellisessä onnettomuudessa rantaviivalla. Toisaalta lento-onnettomuus voi tapahtua myös merialueella. Tällöin merialueen varautumissuunnitelmia käytetään ilmailuliikenneonnettomuudessa. Varustamon ja lentoyhtiön rooli on periaatteessa hyvin samankaltainen heidän liikennevälineelleen sattuneessa onnettomuudessa. Molemmissa liikennemuodoissa matkustaja-aines on hyvin kansainvälistä ja myös ulkoministeriön rooli korostuu pelastettujen asiakirja-, majoitus- ja matkustusjärjestelyissä.

Ensimmäisenä jatkotutkimusaiheena esitänkin tarkempaa selvitystä, missä määrin Suomessa meri- ja lento-onnettomuuksien pelastustoimet ja niiden johtosuhteet eroavat toisistaan ja kuinka yhdenmukaisuutta voisi edelleen edistää. Kansainvälisesti katsottuna molemmat perustuvat samaan IAMSAR-käsikirjaan, ja niillä on monia muitakin kontaktipintoja. Toimintamallien harmonisointi helpottaisi viranomaisten yhteistoimintaa ja toisi mahdollisesti puolin ja toisin lisää resursseja pelastustoimintaan.

6.4.2 Suuronnettomuuden puhelinpalvelut ja nimilistojen käsittely

Kansalaisten ja median tiedonjano suuronnettomuuksissa on valtava. Omaisista voi olla apua kadonneiden henkilötietojen ja tuntomerkkien selvittämisessä ja siten esimerkiksi tajuttomien tai menehtyneiden tunnistamisessa. Suuronnettomuus järkyttää aina paitsi onnettomuudessa osallisena olleiden ja heidän läheistensä, myös monien muiden kansalaisten turvallisuuden tunnetta. Poliisin tarjoamat puhelinpalvelut, joista voi tiedustella omaisensa kohtaloa, ei ole oikea paikka antaa henkistä tukea järkyttyneille. Myöskään varustamoiden omissa puhelinpalveluissa tällaista mahdollisuutta ei ole. Vastaavasti kolmannen sektorin tarjoamien puhelinpalveluiden kautta ei voida kertoa onnettomuudessa osallisena olleiden kohtalosta. Nykyaikana erilaiset verkkomediat, sosiaaliset mediat, älypuhelinsovellukset ja muut sähköiset viestintäkanavat ovat tulleet vahvasti puhelimen rinnalle. Erilaisten älykkäiden viestintäkanavien hyödyntämistä tutkitaan esimerkiksi väestön varoittamisen keinoina ja kommunikointivälineenä myrskyissä ja muissa häiriötilanteissa.

Toinen jatkotutkimusaihe on suuronnettomuuksiin liittyvien puhelinpalveluiden järjestyksen selvittäminen ja samalla nykyaikaisten, sähköisten medioiden kytkeminen osaksi suuronnettomuusviestintää. Huomioon tulisi ottaa niin poliisin, ulkoministeriön, kolmannen sektorin kuin varustamoidenkin puhelinpalveluiden resurssit, tehtävät ja mahdollisuudet yhdistää voimavaroja tai ainakin siirtää puheluita ja informaatiota toimipisteistä toisiin sen mukaan, mitä puhelu tai yhteydenotto koskee.

6.4.3 Psykososiaalisen tuen tarjonta matkustajille

Tämän työn teon aikana kävi ilmi, että Suomessa tapahtuu vuosittain pieniä vesibussikokoluokan onnettomuuksia, joissa onnettomuusaluksen matkustajat evakuoidaan, mutta heidät vain kuljetetaan sopivaan rantaan ilman sen kummempia vastaanottojärjestelyitä. Osalliset jatkavat laiturilta matkaa omin kuluneuvoin kuka minnekin. Edes nimilistaa ei välttämättä kerätä, henkilömäärän laskemisessakin saattaa olla puutteita. Samoin entistä todennäköisempi on tilanne, että laiva kohtaa jonkin onnettomuuden, kuten tulipalon tai pohjakosketuksen merimatalla, mutta onnettomuus ei johda aluksen evakuointiin, vaan tulipalo saadaan hallintaan esimerkiksi MIRG-ryhmän avulla tai karilleajo ja siitä seurannut vuoto ei vielä uhkaa aluksen vakavuutta.

Työnteon aikana esille tulleina pohdintoina nostan esiin paikallisten meripelastusviranomaisten yhteistyön sosiaalipäivystyksen kanssa, jotta pienempienkin alusten matkustajat saisivat mahdollisesti tarvitsemansa kriisiavun. Tulisi selvittää keinot ja mahdollisuudet, joilla onnettomuuksissa mahdollisesti olleista ihmisistä välittyisi tieto kunnan sosiaalitoimelle. Samoin erillistä pohdintaa vaatisi, mitä sosiaali-, terveys-, pelastus- tai poliisiviranomaisten palveluita olisi tarjottava tilanteessa, jossa suomalaiseseen satamaan matkalla olleella aluksella on matkan aikana sattunut poikkeustilanne, mutta alus on kuitenkin omin voimin tai hinaajien avustuksella jatkanut matkaa ja tulossa nyt satamaan.

LÄHTEET

Halonen-Manner, S. 2013. *Emergency Response Manual*. TL29. 11.12.2013. SAS Corporate Emergency Response Department. Stockholm.

Harju, A. 2013. *Ihmissalakuljetusta Itämerellä. Toiminnan vaikutusten arviointi yritysturvallisuuden näkökulmasta*. Opinnäytetyö. Laurea-ammattikorkeakoulu. Espoo.

Helsingin kaupunki 2013. *Helsinkiin odotetaan kaikkien aikojen vilkkainta risteilykesää*. Helsingin kaupungin elinkeinopalvelu, matkailu- ja kongressitoimisto. Tiedote 15.5.2013.

International Maritime Organization 2003a. *Guidance for mass rescue operations*. COMSAR/Circ.31. 6 February 2003.

International Maritime Organization 2003b. *Guidelines for preparing plans for co-operation between search and rescue services and passenger ships*. MSC/Circ.1079. 10 July 2003. London.

Juola, S. 2008. *Kirkon valmiussuunnittelu ja seurakuntien valmiussuunnitelmat*. Luento 11.8.2008. Kuopio.

Koskela, A. 2011. *Sosiaali- ja terveysministeriön asetus ensihoitopalvelusta*. Muistio. Sosiaali- ja terveysministeriö. Helsinki.

Kemin satama 2013. *Vuosikertomus 2012*. Kemi.

Kemin satama 2014. *Kemin Sataman liikennetilastot vuodelta 2013*. Tiedote 3.1.2014. Kemi.

Kymenlaakson ammattikorkeakoulu 2011. *Alusöljyvahingon riski Suomenlahden pelastustoimialueilla*. Kymenlaakson ammattikorkeakoulun julkaisuja. Sarja A. Oppimateriaali Nro 31. Kotka 2011.

Lehto, P. 2009. *Kauppa-alus etsintä- ja pelastusyksikkönä Suomen vastuualueella*. Opinnäytetyö. Yrkeshögskolan Novia. Turku.

Leppänen, P., Rostedt, M., Silfast, T. 2013. *BLACK SWAN massaevakuointiharjoitus Bahamalla 1.-3.4.2013 - Matkakertomus*. Rajavartiolaitoksen esikunta. Raja- ja meriosasto. Helsinki.

Liikenne- ja viestintäministeriö 2013. *Yhteistoimintasuunnitelma siviili-ilmailun onnettomuuksien varalta*. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 30/2013. Helsinki.

Liikennevirasto 2010. *Tavara- ja matkustajaliikenne Suomen satamissa 2009*. Liikenneviraston tilastoja 10/2010. Helsinki.

Liikennevirasto 2012. *Ulkomaan meriliikennetilasto 2011*. Liikenneviraston tilastoja 5/2012. Helsinki.

Liikennevirasto 2013. *Kotimaan vesiliikennetilasto 2012*. Liikenneviraston tilastoja 4/2013. Helsinki.

Linda Line 2013. *Linda Line*. Www-dokumentti. <http://www.lindaline.fi/>. Viitattu 4.6.2013.

Malmberg, T. ja Stampehl, M. 2007. *Siljan viisi vuosikymmentä*. Tallink Silja Oy. Helsinki.

Merenkululaitos 2001. *Onnettomuusanalyysi 1990–2000*. Karilleajot ja yhteentörmäykset. Merenkululaitoksen julkaisuja 7/2001. Helsinki.

MoMeVa 2012a. *Ensihoito ja triage toiminta merellä*. Monialaisiin merionnettomuuksiin varautumisen yhteistoimintasuunnitelma. Sisäasiainministeriö. Rajavartiolaitoksen esikunta. Helsinki.

MoMeVa 2012b. *Evakuointi mereltä*. Monialaisiin merionnettomuuksiin varautumisen yhteistoimintasuunnitelma. Sisäasiainministeriö. Rajavartiolaitoksen esikunta. Helsinki.

MoMeVa 2012c. *Evakuointikeskuksen perustaminen*. Monialaisiin merionnettomuuksiin varautumisen yhteistoimintasuunnitelma. Sisäasiainministeriö. Rajavartiolaitoksen esikunta. Helsinki.

MoMeVa 2012d. *Meripelastustoimen ja monialaonnettomuuksien johtamisen perusteet*. Monialaisiin merionnettomuuksiin varautumisen yhteistoimintasuunnitelma. Sisäasiainministeriö. Rajavartiolaitoksen esikunta. Helsinki.

MoMeVa 2012e. *Meripelastustoimen uhka-analyysi*. Monialaisiin merionnettomuuksiin varautumisen yhteistoimintasuunnitelma. Sisäasiainministeriö. Rajavartiolaitoksen esikunta. Helsinki.

MoMeVa 2012f. *Onnettomuuksien ja vaaratilanteiden luokittelu*. 2012. Monialaisiin merionnettomuuksiin varautumisen yhteistoimintasuunnitelma. Sisäasiainministeriö. Rajavartiolaitoksen esikunta. Helsinki.

MoMeVa 2012g. *Viestintä ja tiedottaminen*. Monialaisiin merionnettomuuksiin varautumisen yhteistoimintasuunnitelma. Sisäasiainministeriö. Rajavartiolaitoksen esikunta. Helsinki.

Norges offentlige utredninger 2012. *Rapport fra 22. juli-kommisjonen*. Tutkintaselostus 2012:14. Oslo.

Onnettomuustutkintakeskus 1994. *M/S SALLY ALBATROSSin pohjakosketus Porkkalan edustalla 4.3.1994*. Tutkintaselostus 1/1994. Helsinki.

Onnettomuustutkintakeskus 1995. *M/S TALLINKin pohjakosketus Kustaanmiekan salmessa 22.4.1995*. Tutkintaselostus 2/1995. Helsinki.

Onnettomuustutkintakeskus 2001. *Matkustaja-autolautta ISABELLA, pohjakosketus Staholmin luona Ahvenanmaalla 20.12.2001*. Tutkintaselostus B 1/2001 M. Helsinki.

Onnettomuustutkintakeskus 2004a. *Kotimaan matkustaja-alusliikenteen turvallisuus*. Turvallisuusselvitys S 2/2004 M. Helsinki.

Onnettomuustutkintakeskus 2004b. *Aasian luonnonkatastrofi 26.12.2004*. Tutkintaselostus A 2/2004 Y. Helsinki.

Onnettomuustutkintakeskus 2009. *STS POGORIA, merihätä Hangon edustalla 7.7.2009*. Tutkintaselostus D 12/2009 M. Helsinki.

Peräjoki, K., Taskinen, T. ja Hiltunen, T. 2013. Vammamekaniikka teoksessa Kuisma, M., Holmström, P., Nurmi, J., Porthan, K. ja Taskinen, T. *Ensihoito*. Sanoma Pro Oy. Helsinki.

PRONTO. *Onnettomuustyyppien valinta*. Dynaaminen koulutuskansio. 1.8.2013. Pelastusopisto. Kuopio.

Puistola, J.-A., Hanén, T., Jeppsson, T., Sipilä, J., Takamaa K. T. ja Wikström, K. 2010. Merirosvous ja merellinen terrorismi. Maanpuolustuskorkeakoulu. Strategian laitos. Julkaisusarja 4: työpapereita no 34. Helsinki 2010.

Raittila, P. 1996. *Uutinen Estonia: Kriisiviestintä ja journalismin etiikka koetuksella*. Tampere University Press. Tampere.

Rajavartiolaitos 2012a. *SAR-yhteistoimintasuunnitelma*. Osat 3-6. 29.2.2012.

Rajavartiolaitos 2012b. *SAR Co-operation Plan*. Parts 3-6. 29.2.2012.

Rajavartiolaitos 2012c. *Samarbetsplan för sjöräddning*. Del 3-6. 29.2.2012.

Saimaa Travel 2013. *Saimaa Travel*. Www-dokumentti. <http://www.saimaatravel.fi/>. Viitattu 2.6.2013.

Sanastokeskus TSK ry 2009. *Varautumisen ja väestönsuojelun sanasto*. Suomen Pelastusalan Keskusjärjestö SPEK. Helsinki.

Seppänen, H. ja Valtonen, V. 2008. *SAR-prosessit*. Maanpuolustuskorkeakoulu. Taktiikan laitos, julkaisusarja 1, nro 2/2008. Helsinki.

Sosiaali- ja terveysministeriö 2008. *Sosiaalitoimen valmiussuunnitteluopas*. Sosiaali- ja terveysministeriön julkaisuja 2008:12. Helsinki.

Sosiaali- ja terveysministeriö 2009. *Traumaattisten tilanteiden psykososiaalinen tuki ja palvelut*. Opas kunnille ja kuntayhtymille. Sosiaali- ja terveysministeriön julkaisuja 2009:16. Helsinki

Sosiaali- ja terveysministeriö 2011. *Ensihoidon palvelutaso*. Ohje ensihoitopalvelun palvelutasopäätöksen laatimiseksi sairaanhoitopiireille. Sosiaali- ja terveysministeriö. Sosiaali- ja terveysministeriön julkaisuja 2011:11. Helsinki.

Sosiaali- ja terveysministeriö 2013. *Lääkinnällisen evakuoinnin kansallisen toiminta- valmiuden turvaaminen*. Sosiaali- ja terveysministeriön raportteja ja muistioita 2013:3. Helsinki.

Statens haverikommission 2011. *Brand ombord i fartyget SEA WIND på finskt farvatten söder om Mariehamn den 2 december 2008*. Rapport RS 2011:01. Stockholm.

STX Europe 2013. *ADVENTURE OF THE SEAS*. Www-dokumentti. <http://www.stxeurope.com/>. Viitattu 2.6.2013.

Särkijärvi, M. 2012. *Matkustaja-aluksen evakuoiminen*. Opinnäytetyö. Satakunnan ammattikorkeakoulu. Rauma.

Tuomi, J. ja Sarajärvi, A. 2009. *Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi*. 6., uudistettu laitos. Tammi. Helsinki.

Tuominen, M. 2005. *Meripelastustoimen riskien analysointi*. Maanpuolustuskorkeakoulu. Taktiikan laitos, julkaisusarja 1, nro 1/2005. Helsinki.

U. S. Coast Guard 2004. *Mass Rescue Operations Planning Guidance*. Passenger Vessel Safety Program.

U. S. Marine Corps 1997. *Operational Terms and Graphics*. FM 101-5-1/MCRP 5-2A - 30 September 1997 - Headquarters, Department of the Army / U.S. Marine Corps. Saatavilla www-muodossa <http://www.fas.org/man/dod-101/army/docs/fm101-5-1/f545-c.htm>.

Wikholm, R. 2009. *Meripelastus case S/y Pogoria*. Muistio.

Virtanen, O. 2010. *Uudelle matkustaja-alukselle asetetut safe return to port (SRTP) vaatimukset 1.7.2010 lähtien*. Opinnäytetyö. Satakunnan ammattikorkeakoulu. Rauma.

Volanen, R. 2011. "Khao Lakissa kaikki hyvin?" teoksessa Hellenberg, T., Talvitie, H., Visuri, P., ja Volanen, R. *Myrskyn silmässä - Suomi ja uudet kriisit*. WSOYpro. Jyväskylä.

Suomen lait ja asetukset

1054/1993	kirkkolaki
498/1999	konsulipalvelulaki
692/2010	laki hätäkeskustoiminnasta
1038/2009	laki matkustaja-aluksen henkilöluetteloista
551/2007	laki puolustusvoimista
674/1994	merilaki
1145/2001	meripelastuslaki
379/2011	pelastuslaki
731/1999	perustuslaki
872/2011	poliisilaki
578/2005	rajavartiolaki
710/1982	sosiaalihuoltolaki
340/2011	STMa ensihoitopalvelusta
1326/2010	terveydenhuoltolaki
811/2005	TP:n asetus Suomen Punaisesta Rististä
525/2011	turvallisuustutkintalaki

Hallituksen esitykset

HE 71/2001 vp	Hallituksen esitys meripelastuslaiksi
HE 224/2010 vp	Hallituksen esitys poliisilaiksi

LIITTEET

LIITE 1: SAS:n lento-onnettomuuden osallisen rekisteröintikaavake

LIITE 2a: Massaevakuoinnin prosessikaavio (Leppänen ym. 2013).

LIITE 2b: Bahaman harjoituksen suositukset (Leppänen ym. 2013).

LIITE 3a: Toimintamalli pelastustoimintaan matkustaja-alusonnettomuudessa

LIITE 3b: Hälytyksen eteneminen ja vastuullisten viranomaisten tehtävät

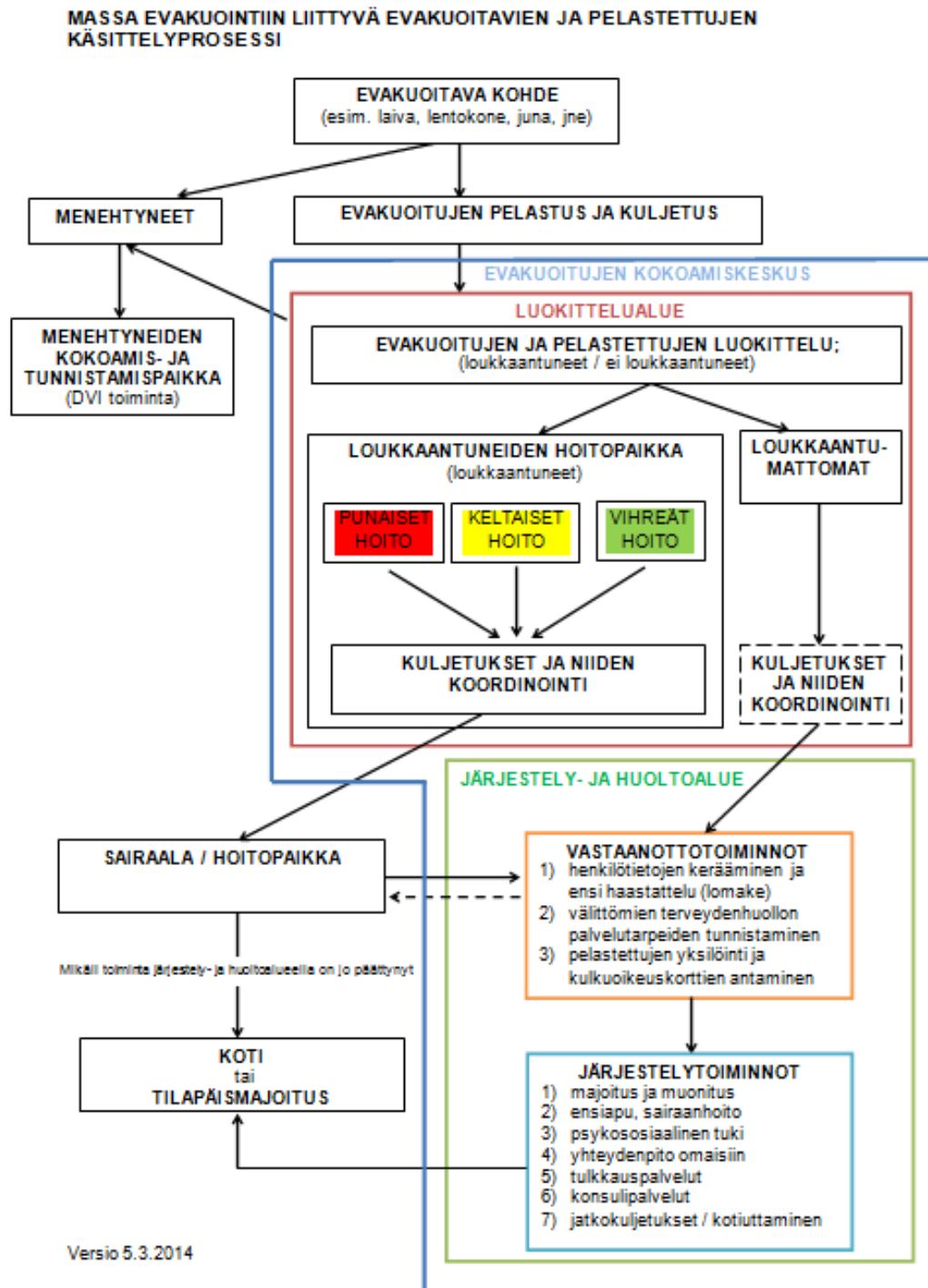
LIITE 4a: Matkustaja-aluksen pelastustoimien prosessikaavio

LIITE 4b: Mass rescue operation in the Finnish coast

LIITE 1. SAS:n lento-onnettomuuden osallisen rekisteröintikaavake, registration form (Halonen-Manner 2013).

Matkustaja/Passenger <input type="checkbox"/> Miehistö/Crew <input type="checkbox"/> Muu kuin matkustaja tai omainen/ Other than passenger or relative <input type="checkbox"/>			
Matkustaja/Passenger			
Sukunimi/Family name:		Etunimi/First name:	
Osoite(Katu/Kaupunki/Maa)/ Address(Street/City/Country):			Puhelin/Telephone:
Kansalaisuus/Nationality:	Syntymäaika/Date of birth:	Sukupuoli/Sex (M/F):	Uskontokunta/Religion:
Matkaseuralainen (nimi ja suhde) /Travelled with (name and relation):			
Reittiy/Routing (City code):			
Lennonnumero/ Flight number:			
Paikkanumero/Seat number if known:		Matkatavaran kultinnumero/Baggage tag number(s) if known:	
Ei todettu koneessa: Not verified on board: <input type="checkbox"/>	Lähde: Source:	Todettu koneessa Verified on board: <input type="checkbox"/>	Lähde: Source:
Matkustaja/miehistö status: Passenger/crew status:	Ei loukkaantunut: Not injured: <input type="checkbox"/>	Hotelli/Tilapäinen osoite ja puhelinnumero: Hotel/Temporary address and telephone:	
	Luokkaantunut Injured: <input type="checkbox"/>	Sairaala(Osoite/Puhelinnumero) Hospital (Address/Telephone):	
Mahdollisia lisätietoja matkustajasta/Supplementary information about passenger:			
Omaiset/Relative(s)			
Sukunimi/Family name:		Etunimi/First name:	Suhde/Relation:
Vakituinen osoite ja puh.nro/Permanent address/telephone:		Tilapäinen osoite ja puh.nro/Temporary address/telephone:	
Sukunimi/Family name:		Etunimi/First name:	Suhde/Relation:
Vakituinen osoite ja puh.nro/Permanent address/telephone:		Tilapäinen osoite ja puh.nro/Temporary address/telephone:	
Yllämainitut tiedot antoi/Above mentioned information obtained from:			
Matkustaja/Passenger: <input type="checkbox"/>	Puhelinoittaja/Caller(phone): <input type="checkbox"/>	Vastaanottaja/Meeter: <input type="checkbox"/>	
Muita tärkeitä tietoja/Rendered services and other relevant information (Welfare)			
Tiedot vastaanotti/ Form completed by:	Paikka/Place:	Päiväys/Date:	Aika/Time

LIITE 2a. Massaevakuoinnin prosessikaavio (Leppänen ym. 2013).



LIITE 2b. Bahaman harjoituksen matkaraportissa olleet esitykset (Leppänen ym. 2013).

1. Suomeen pitäisi luoda yhtenevä prosessi suuronnettomuudesta pelastettujen käsittelyyn. Harjoituksesta saatujen kokemusten pohjalta on laadittu liitteeksi esitys em. prosessin kulusta.
2. Pelastettujen turvapaikalle sekä muille em. prosessin toiminnoille pitäisi luoda kansallisesti käytetyt termit, jotka kaikki tunnistavat. Lisäksi em. termeille pitäisi olla myös selkeät englanninkieliset vastineet helpottamaan yhteistyötä varustamon tai lentoyhtiön kanssa mahdollisessa risteilyalus- tai lento-onnettomuudessa, jossa osallisena on ulkomaalainen alus.
3. Suomeen pitäisi laatia ja ottaa käyttöön yhtenäinen potilasluokittelumenetelmä ja triage -kortti, mikä helpottaisi potilasluokittelua ja potilaiden käsittelyä suuronnettomuustilanteissa.
4. Ulkoministeriö (UM) ja sosiaalitoimi pitäisi jatkossa liittää entistä tiiviimmin myös merellisiin suuronnettomuusharjoituksiin.
5. Suomessa voisi järjestää 2016 tai 2017 laajan merelliseen onnettomuuteen liittyvän evakuointiharjoituksen, johon liitettäisiin Black Swan harjoituksen laajuuden mukainen maatoiminta aina sairaaloihin ja maastalähtöjärjestelyihin asti. Mikäli harjoitukseen saisi osallistumaan myös muita EU-maita, voisi sille saada myös EU:lta (tai UM:ltä) projektirahoitusta. Mukana tulisi olla vähintään RVL, pelastustoimi, poliisi, sosiaali- ja terveystoimi, UM, Vapepa, Liikenteen turvallisuusvirasto, valtioneuvoston kanslia sekä useita muita organisaatioita tukitoimissa.
6. Mikäli poliisilla ei ole nykyisin valmiutta paikan päällä tulostaa kuvallista ”henkilökorttia”, tulisi selvittää mahdollisuutta ko. valmiuden synnyttämiseen. (harjoituksessa asia toteutettiin kannettavalla tietokoneella ja sen kameralla johon oli liitetty ”luottokorttitulostin”. Järjestelmään tulisi liittää myös pelastettujen ”seurantaohjelma”, joka olisi käytössä myös sosiaali- ja terveystoimella.
7. Tulisi luoda kansallinen järjestelmä, kuinka merkitä laivojen hyttiosastojen tarkastetut hytit (esim. Carnival Cruise Linesin käyttämän toimintamallin pohjalta).

8. Meripelastustoimen suuronnettomuuden alkutoimenpiteisiin tulee liittää laivan miehistö- ja matkustajaluettelon pyytäminen. Tämän luettelon hyödyntäminen tulee ottaa muutenkin nykyistä selkeämmin mukaan suuronnettomuuksiin liittyvien prosessien eri vaiheisiin.
9. Pelastettujen tiedonkeräyslomakkeesta tulisi laatia yhdessä poliisin, sosiaali- ja terveystoimen ja UM:n kanssa valmis lomakepohja, joka olisi valmiina usealla eri kielellä (jopa samassa lomakkeessa).
10. Suomessa tulisi selvittää etenkin Helsingissä ja Turussa olevien matkustajalusten hyödyntäminen hätämajoituksessa tai jopa evakuointikeskuksina ja pelastettujen vastaanottokeskuksina. Etuna olisi niiden kyky huoltaa useita satoja henkilöitä samanaikaisesti. lisäksi autokansia voisi hyödyntää viranomaistoiminnoissa (haastattelut, ensihoito, jne.). Haaste puolestaan on niiden reittiliikenteeseen sidottu aikataulu ja aluksella majoittuvat ulkomaiset risteilymatkustajat.
11. Merellisten evakuointikeskusten kartoituksen yhteydessä tulisi selvittää myös keskeisiä pelastettujen vastaanottokeskuksiksi sopivia tiloja rannikkoalueen kunnista yhdessä pelastustoimen ja sairaanhoitopiirien kanssa
12. Tulisi selvittää mahdollisuudet luoda kansallisesti yhteneväinen käytäntö, jossa jokaiselle matkustaja-aluksen matkustajalle annetaan ennen laivaan siirtymistä henkilökohtainen tunnistekortti- tai ranneke, josta esim. viivakoodi- tai RFID tekniikalla olisi luettavissa keskeiset tunnistetiedot ja johon voisi merkitä esim. kokoontumisasema.

LIITE 3a

Evakuointikeskuksen perustaminen
merellisessä suuronnettomuudessa

Toimintamalli pelastustoimintaan matkustaja-alusonnettomuudessa

Ilari Hatakka

SISÄLLYS

LYHENTEET	3
1 YHTEISET PALVELUT JA TOIMINNOT	5
1.1 Päätös pelastustoimiin ryhtymisestä ja hälyttäminen	6
1.2 Pelastustoiminnan johtaminen maissa	6
1.3 Pelastettujen kokoamispaikan ja vastaanottokeskuksen tilat	7
1.4 Eristäminen, liikenteenohjaus sekä yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpito	8
1.5 Tiedottaminen	9
1.6 Helikopteritoiminta	10
1.7 Pelastettujen yksilöinti	11
2 PELASTETTUJEN KOKOAMISPAIKKA	13
2.1 Vastaanottoalue	13
2.2 Hoitoalue ja lääkinällinen evakuointi	14
2.3 Kuljetukset	15
3 PELASTETTUJEN VASTAANOTTOKESKUS	16
3.1 Saapuminen ja poistuminen	17
3.2 Sosiaali- ja terveystoimet järjestelyalueella	17
3.3 Ulkomaalaiset ja kansainvälinen toiminta järjestelyalueella	19
3.4 Omaisten kohtaamispaikka ja informaatiopiste	20
3.5 Omaisille järjestetyt puhelinpalvelut	21
3.6 Toiminnan lopettaminen ja huolto	23
LÄHTEET	24

LYHENTEET

ACO – Lentotoiminnan koordinaattori (Aircraft coordinator)

DU – Hädässä oleva alus (Distress unit)

DVI – Poliisin uhrintunnistusryhmä (Disaster victim identification team)

HEKO – Helikopteri

Hehu – Henkinen huolto ja -tuki

HUS – Helsingin ja Uudenmaan sairaanhoitopiiri

KRP – Keskusrikospoliisi

Med-Evac – Lääkinnällinen evakuointi

MIRG – Erikoiskoulutettu meripelastusryhmä (Maritime incident rescue group)

MoMeVa – Monialaisiin merionnettomuuksiin varautumisen yt-suunnitelma

OSC – Onnettomuuspaikanjohtaja (On scene coordinator)

Pel-JoKe – Pelastustoimen johtokeskus

RB – Onnettomuusaluksen pelastusvene ((Fast) Rescue boat)

RU – Meripelastustoimiin määrätty kauppa-alus (Rescue unit)

SRU – Etsintä- ja pelastusyksikkö (Search and rescue unit)

START – Potilasluokittelumalli (Modified simple triage and rapid treatment)

STM – Sosiaali- ja terveystieteiden ministeriö

TOB – Matkustajien lukumäärä (Total on board)

Vapepa – Vapaaehtoinen pelastuspalvelu

YJT – Yleinen järjestys ja turvallisuus

TOIMINTAMALLI PELASTUSTOIMINTAAN MATKUSTA- JALUSONNETTOMUUDESSA

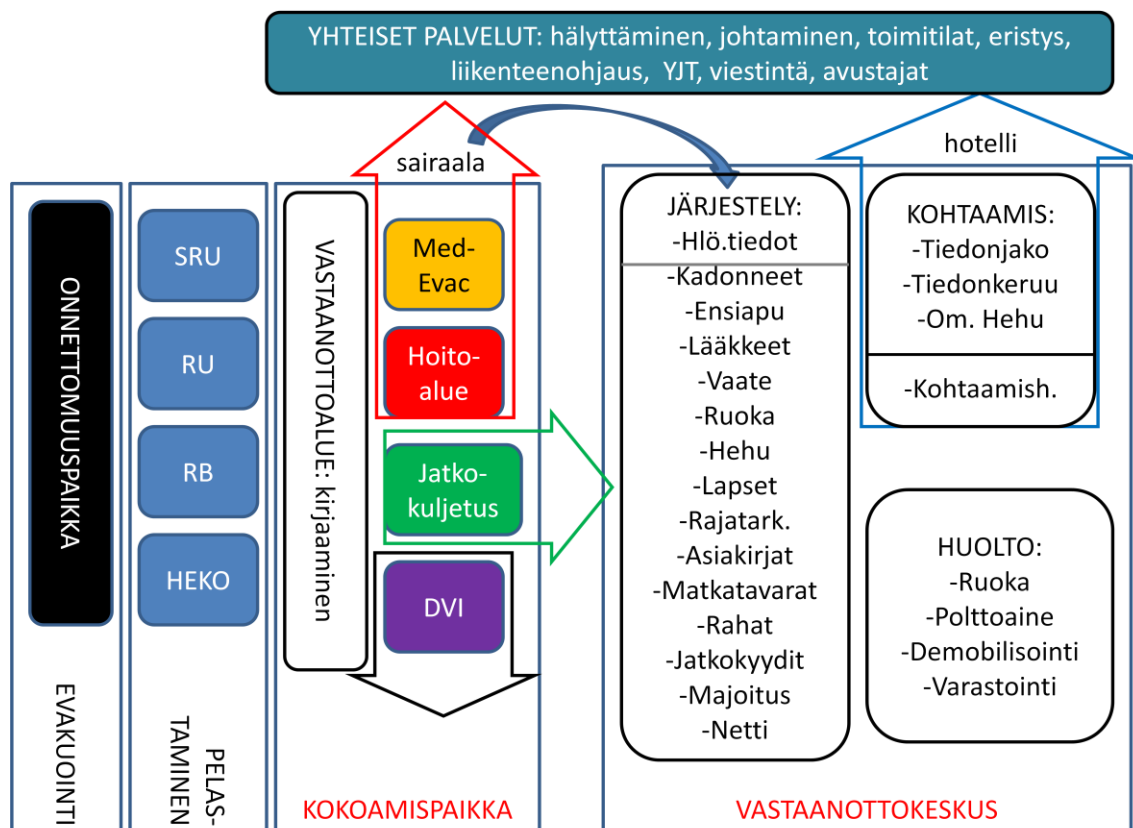
Seuraavassa esiteltyt toimenpiteet on suunniteltu ennen kaikkea tilanteeseen, jossa puhutaan yli 800 matkustajan pelastamisesta mereltä maihin. Esitettäviä malleja voi kuitenkin soveltaa myös pienempiin, aina muutaman kymmenen matkustajan vastaanotto toimiin saakka. Esitettävät toimet ja mallit perustuvat opinnäytetyössä kuvattuihin materiaaleihin, sattuneisiin onnettomuuksiin sekä asiantuntijahaastatteluihin ja ovat syntyneet pääosin tämän opinnäytetyöprosessin aikana.

Pienimuotoisetkin pelastustehtävät vaativat suuren määrän yksittäisiä toimia, ja voidaan jopa sanoa, että työmäärän kannalta lienee sama, tuleeko mereltä sata vai viisisataa henkilöä. Ainoastaan aikaikkuna voi olla leveämpi suuremman määrän kanssa, mutta pienemmällekin joukolle joudutaan järjestämään samat palvelut.

Pelastustoimintaa on kuvattu seuraavilla sivuilla prosessikaaviolla ja sanallisesti. Kuvassa 1 nähdään tästä eteenpäin tässä työssä käytettävien termien sijoittuminen maissa tapahtuvan suurten ihmisjoukkojen pelastusprosessiin sekä ne tehtävät, joita prosessin eri osissa tehdään. Liitteessä 4 pelastusprosessia on kuvattu ylhäältä alaspäin etenevässä kaaviossa, liitteestä löytyy käsitteille myös englanninkieliset vastineet.

Sanan ”evakuointi” käyttö on pyritty rajaamaan tarkoittamaan onnettomuusaluksella tehtäviä toimia opinnäytetyön luvussa 3.4 esitetyn taulukko 1:n mukaisesti. Olemassa olevan ohjeistuksen takia evakuointikeskus-sanaa käytetään yleisterminä koaamispaikan, vastaanottokeskuksen ja omaisten kohtaamispaikan muodostamalle kokonaisuudelle.

Meripelastustoiminta on tässä yhteydessä syytä erottaa merellä tapahtuvaksi toiminnaksi ja pelastustoiminta maissa tapahtuvaksi toiminnaksi. Tässä liitteessä puhuttaessa merelliseen suur- tai monialaonnettomuuteen kuuluvasta pelastustoiminnasta tarkoitetaan siis maissa tapahtuvaa toimintaa, joka tehdään pelastustoiminnanjohtajan ollessa yleisjohtovastuussa.



Kuva 1. Matkustaja-alueen pelastustoimien prosessikaavio. Nuolet kuvaavat pelastetun liikkumista eri ”toimintapaikasta” toiseen. Eteneminen tapahtuu pääasiassa vasemmalta oikealle. Kokoamispaikan ja vastaanottokeskuksen muodostamasta kokonaisuudesta voidaan käyttää yleisnimitystä evakuointikeskus.

1 YHTEISET PALVELUT JA TOIMINNOT

Yhteisillä palveluilla ja toiminnoilla tarkoitetaan niitä toimia, joita tulee hoitaa jokaisessa pelastustoimiin liittyvässä toimipaikassa ja jotka eivät välttämättä liity suoraan mihinkään erityiseen pelastettujen käsittelyprosessin vaiheeseen. Johtaessaan toimintaa yleisjohtajana pelastustoiminnanjohtaja vastaa, että kaikki yhteiset palvelut tulee järjestettyä. Yksittäisestä toiminnosta voi kuitenkin olla vastuussa joku muu kuin pelastusviranomainen.

1.1 Päätös pelastustoimiin ryhtymisestä ja hälyttäminen

Päätöksen pelastettujen kokoamispaikan ja vastaanottokeskuksen perustamisesta ja niiden paikasta tekee meripelastusjohtaja yhteistyössä pelastustoiminnanjohtajan (tulevan yleisjohtajan) kanssa. Päätöksentekoon voi osallistua myös meripelastuslohkon johtoryhmä, mikäli sellainen on ehditty kokoamaan meripelastuksen johtokeskukseen. Meripelastuksen johtokeskus antaa tiedon pelastustoiminnan tarpeesta sille hätäkeskukselle, jonka alueelle pelastettujen kokoamispaikka ja vastaanottokeskukset perustetaan tai suoraan toimiville viranomaisille, mikäli heidät on liitetty jo meripelastustilanteeseen.

Hätäkeskus hälyttää tehtävään pelastustoimen ja sosiaali- ja terveystoimen viranomaisten laatiman vasteen mukaiset resurssit. Hätäkeskuksen lisäksi alueen pelastustoimella tulee olla kattavat yhteystiedot oman alueensa suuronnettomuudessa tarvittavista resursseista, koska hätäkeskuksen palveluihin ei kuulu muiden kuin vasteissa mukana olevien toimijoiden hälyttäminen. Esimerkiksi bussiyhtiön ja vapaaehtoisten hälyttämiseen tarvitaan pelastuslaitoksen omaa tilannekeskusta. Viestiliikenteen runsauden vuoksi pelastuslaitoksen on syytä perustaa pelastustoimen johtokeskus, mikäli sitä ei merionnettomuuden vuoksi muutoin ole vielä perustettu.

Hälytyksen etenemistä viranomaiselta toiselle ja kolmannelle sektorille on kuvattu liitteessä 3b.

Pelastustoiminnan laajuus ja tarve pitäisi osata ennakoida, koska on selvää, että vastaanottojärjestelyjen rakentaminen maihin ja tarpeellisen henkilöstön hälyttäminen vie aikaa. Valitettavasti todennäköisempää kuitenkin on, että tilanteen vakavuuden ymmärtäminen vie aikaa ja päätöstä toimipaikkojen perustamisesta viivytellään (Nurmi 2006, 87–88 sekä International Maritime Organization 2003a, 5).

1.2 Pelastustoiminnan johtaminen maissa

Merelliseen onnettomuuteen liittyvä, maissa tapahtuva pelastustoiminta on moniviranomaistoimintaa ja se edellyttää laajaa yhteistyötä myös ei-viranomaistoimijoiden kanssa. Pelastustoimen omien resurssien käyttö voi olla muutamasta pelastusryhmäs-

tä komppanian kokoiseen muodostelmaan. Tilanteen yleisjohtajana toimivan pelastustoiminnan johtajan tulee perustaa rantaan pelastettujen kokoamispaikan tai vastaanottokeskuksen yhteyteen oma johtopaikka ja esikunta. Yleisjohtaja pitää yhteyttä meripelastuksen johtokeskukseen sekä pelastuslaitoksen johtokeskukseen (Pel-JoKe). Pel-JoKe:n henkilöstö tukee pelastustoimintaa johtavaa yleisjohtajaa resursoinnissa ja lisähälytyksissä. Yleisjohtaja ilmoittaa meripelastuksen johtokeskukseen, kun kokoamispaikka ja vastaanottokeskus ovat valmiita vastaanottamaan pelastettuja ja raportoi saapuneista sekä eteenpäin siirtyneistä henkilömääristä.

Pelastustoimintaa maa-alueilla johtaa pelastusviranomainen, joka toimii samalla tilanteen yleisjohtajana. Yleisjohtaja vastaa tilannekuvan ylläpitämisestä ja toiminnan yhteensovittamisesta. Tilanteen yleisjohtaja voi muodostaa avukseen johtoryhmän. (Pelastuslaki 379/2011, 35 §.)

1.3 Pelastettujen kokoamispaikan ja vastaanottokeskuksen tilat

Maissa pelastustoiminta voidaan hajauttaa useaan kiinteistöön ja paikkaan. Rannassa sijaitseva pelastettujen kokoamispaikka on vähimmillään hyvien tieyhteyksien päässä oleva laituri, jonne on teltoista tehty säänsuoja. Kokoamispaikka voi olla myös esimerkiksi vartiolinnake, jonne pelastetut kuljetetaan helikopterilla ja sieltä toisilla helikoptereilla tai veneillä mantereelle. Ääritapauksessa suuri matkustajalaiva tai hyvällä säällä jopa rahtialuksen kansi voi toimia kokoamispaikkana.

Tavoitteena on, että pelastetut kuljetetaan linja-autoilla tai jollain muulla välineellä rannan kokoamispaikalta välittömästi vastaanottokeskukseen, joka voi olla esimerkiksi monitoimihalli tai suurempi koulurakennus. Matkustajaliikenteen satamatermiinalit soveltuvat kohtuudella sekä kokoamispaikoiksi että vastaanottokeskuksiksi, joissa voi tehdä suuren osan järjestelytoimista, ennen pelastettujen kuljettamista majapaikkoihin. Tilavaatimuksia käsitellään toiminto kerrallaan seuraavissa kappaleissa. Yleisohjeena suunnittelussa voidaan kuitenkin pitää sitä, että käytettävien tilojen tulee olla riittäviä ja mieluummin ylimitoitettuja odotettavaan henkilömäärään nähden – valitettavasti käytäntö on usein päinvastainen.

Yleisötilaisuuksissa yleisölle tulee varata 3 m² henkilöä kohden. Sopivia rakennuksia valittaessa tulee selvittää rakennuksen paloluokka. P3-luokan rakennukset soveltuvat vain alle 500 henkilön kokoontumistilaksi. P2-luokan rakennuksissa yhdessä tasossa olevalle henkilömäärälle ei ole rajoitusta. Jos tilat ovat useammassa kerroksessa, vaaditaan P1-luokan rakennus. Kaikissa rakennuksissa tulee huomioida uloskäyntien riittävyys. (Helsingin kaupungin pelastuslaitos 2012; Vuoripuro 2013; Ympäristöministeriö 2011, 3.2.)

Rakennuksen paloluokka kertoo rakennuksen suunnitteluperusteista sekä siitä, miten rakennuksen rakenteiden oletetaan käyttäytyvän tulipalossa. Paloluokkaan P1 kuuluvan rakennuksen kantavien rakenteiden oletetaan kestävän palossa sortumatta, kun muissa luokissa vaatimukset ovat matalammat tai niitä ei ole lainkaan. P2 ja P3-luokkaisissa rakennuksissa riittävä turvallisuustaso saavutetaan rajoittamalla kerroslukua ja henkilömäärää. (Ympäristöministeriön asetus rakennusten paloturvallisuudesta 2002.)

1.4 Eristäminen, liikenteenohjaus sekä yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpito

Kaikissa pelastustoimiin käytettävissä tiloissa tulee olla kulunvalvonta molempiin suuntiin. Ulkoeristystä tarvitaan pelastustoiminnan toimintaedellytysten turvaamiseen. Ambulanssi- ja linja-autoliikenteen kulku on turvattava liikenteenohjauksella ja rajoittamalla mahdollisesti ajoneuvoliikennettä jo kilometrejä ennen varsinaisia toimintapaikkoja. Tiedotusvälineet ovat kiinnostuneita pelastustoiminnasta, koska todennäköisesti ranta on paikka, josta saadaan ensimmäisenä uutiskuvaa pelastustoimista itse onnettomuuspaikan ollessa pääsemättömissä merellä. Pelastustoimintaan osallistuvat henkilöt tulee pystyä tunnistamaan työvaatteista ja henkilökorteista ja näin erottamaan pelastetuista. Pelastettujen laskemisen sekä kirjaamisen kannalta on olennaista, että pelastetut, heidän omaisensa ja median edustajat pysyvät kaikki heille varatuissa tiloissaan.

Tarvittaessa alueen eristämistä suorittavat poliisimiehet ovat käytettävissä myös muutoin tilojen yleisen järjestyksen ylläpitämiseen. Matkustaja-aluksille on tyypillis-

tä matkan aikana tarjottava alkoholi, joten järjestyshäiriöt ovat mahdollisia. Liikenteenohjausta ja kulunvalvontaa voivat tehdä poliisin ohjeiden mukaan vartiointiliikkeit, eräät Vapepan jäsenjärjestöt, sopimuspalokunnat sekä puolustusvoimien virka-apuosastot.

Vastaanottokeskuksessa on valmistauduttava myös pelastettujen voimakkaisiin tunteenpurkauksiin. Pelastuneet, mahdollisesti matkatovereita menettäneet uhrin voivat tuntea aggressiivisuutta pelastustyöntekijöitä tai onnettomuusaluksen henkilökuntaa kohtaan. Vastaavaa aggressiivisuutta voi ilmentyä myös paikalle tulleiden onnettomuuden uhrien omaisten puolelta. Omaiset voivat olla vihaisia myös pelastuneille, koska kokevat vääryydeksi, että vain osa pelastui. Onnettomuudessa osallisena olleiden aggressiivinen käytös on luonnollinen hätäntyneen ihmisen puolustusreaktio, jota ilmenee kaikissa suuronnettomuuksissa (Nurmi 2006, 41).

Mikäli onnettomuuden ja meripelastustehtävän taustalla on rikollinen toiminta, esimerkiksi laivakaappaus tai pelastettujen joukossa epäillään muutoin olevan rikolliseen toimintaan syyllistyneitä tai sellaista suunnittelevia, tulee turvallisuustasoa nostaa. Pelastustyöhön käytettävät maa-alueet ja rakennukset tulee tarkastaa ennen toiminnan aloittamista, tiloihin saapuvat henkilöt tulee tarkastaa (aseiden, räjähteiden yms. varalta) ja uusiin iskuihin, jotka voivat kohdistua myös pelastustoimintaan, tulee varautua. (U. S. Coast Guard 2004, 14–15.)

Poliisilaki (872/2011, 8 §) antaa selkeät oikeudet poliisimiehelle eristää, sulkea tai tyhjentää paikka tai alue tai kieltää ja rajoittaa liikkumista järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitämiseksi. Toimenpiteitä tehdään onnettomuudessa osallisena olleiden yksityisyyden ja heidän omaisuuden suojaamiseksi.

1.5 Tiedottaminen

Osana pelastustoimintaa tulee varautua median palvelemiseen. Varsinainen merionnettomuudesta tiedottaminen kuuluu meripelastuksen johtokeskukselle, mutta media osoittaa varmasti kiinnostusta myös maissa tapahtuvaa pelastustoimintaa kohtaan. Median tiedustelut kannattaa ohjata pelastustoimen johtokeskukseen ja harkita, voi-

daanko medialle järjestää jokin tutustumiskierros pelastettujen vastaanottokeskuksen tiloihin. Maissa tapahtuvan pelastustoiminnan osalta tiedottamisvastuu on pelastustoimella. Pelastustoimen tiedottajan tulee suorittaa työnsä yhteistyössä merionnettomuuden johtoryhmän ja Rajavartiolaitoksen nimeämien tiedottajien kanssa.

1.6 Helikopteritoiminta

Pelastettujen kuljettaminen voi tapahtua helikopterilla joko rannalle perustetulle kokoamispaikalle, lähimmälle viralliselle lentopaikalle tai suoraan hoitolaitokseen. Helikoptereiden käytössä meripelastustoiminnassa on pohdittava tarkkaan, onko helikoptereiden laskeutuminen pelastettujen kokoamispaikalle järkevää. Vakituksia lentopaikkoja, kuten merivartioasemien ja puolustusvoimien helikopterikenttiä, harasteilmailukenttiä sekä sairaaloiden helikopterikenttiä on rannikolla melko tasaisesti. Tankkauskalustoa on saatavissa lentoasemilta, lentoaseman aukioloajan ja palvelusopimuksien mukaan. Helikoptereiden lennättäminen muualle kuin pelastettujen kokoamispaikkaan tekee kuitenkin uhrien laskemisesta ja kirjaamisesta entistä hankalampaa. Laskeutumispaikalle täytyy järjestää samat palvelut kuin pelastettujen vastaanottokeskuksessa on tai vaihtoehtoisesti on järjestettävä autokuljetus laskeutumispaikalta vastaanottokeskukseen. Mikäli helikopteri lentää suoraan sairaalan kentälle ja kyydissä on henkilöitä, joilla ei ole välitöntä ensihoidon tarvetta, kuormittuu sairaala turhaan kävelevistä potilasta, jotka muutoin voisivat odottaa vastaanottokeskuksessa.

Huonoissa sääoloissa, jolloin noudatetaan mittarilentosäännöksiä, helikopterievakuointiin soveltuvat ainoastaan lentokentät, joissa on tarjolla lennonjohtopalvelut. Lentokenttien sekä niiden henkilöstön kokemusta ja valmiita suunnitelmia pelastustoiminnasta onkin syytä hyödyntää myös merellisissä onnettomuuksissa. Mikäli sääestettä ei ole, vaatimusta käyttää vain hyväksytyä lentopaikkaa ei ole (Ilmailulaki 1194/2009, 82 §).

Helikopterille, jonka suurin ulottuvuus ei ylitä 25 metriä, soveltuu laskeutumisalue, jonka mitat ovat 60 m x 40 m ja kosketuskohta-alueen mitat ovat 15 m x 10 m. Kaltevuutta kosketuskohdalla saa olla maksimissaan 2 %. Laskeutumisalueen ja kosketuskohta-alueen pinnan tulee olla sellainen, ettei roottorin aiheuttama ilmavirta pysy irrottamaan pinnasta hiekkaa tms. irtotavaraa. (Ilmailulaitos 1978, 11.)

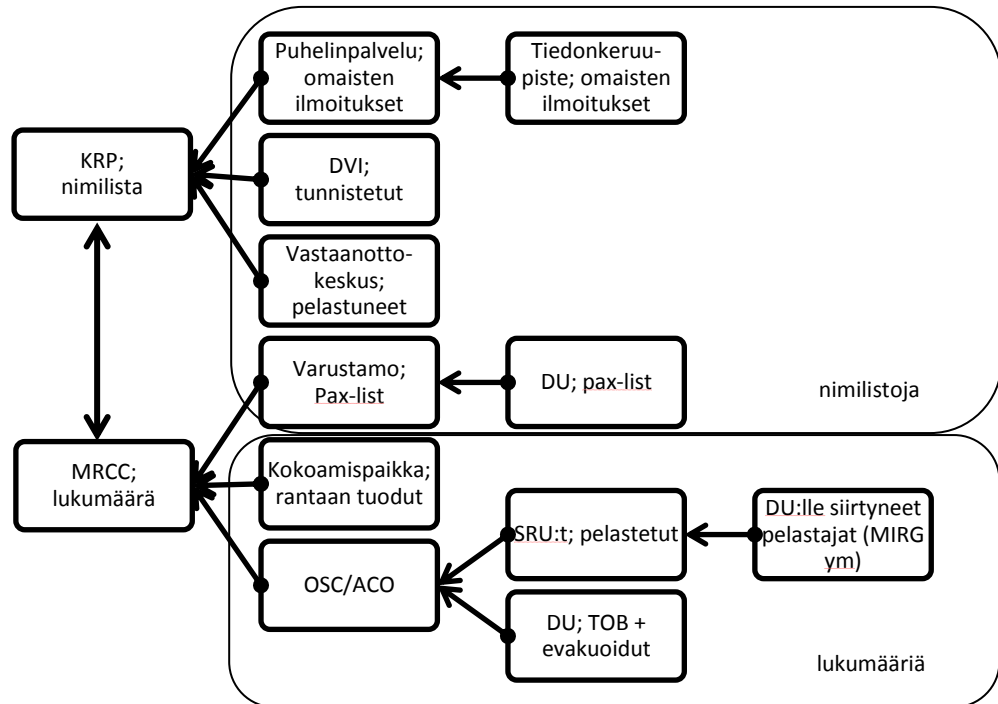
Itämeren rannikkovaltioiden meripelastukseen käyttämät helikopterityyppien suurin ulottuvuus ei ylitä 25 metriä. (Baltic ACO manual.).

1.7 Pelastettujen yksilöinti

Lähtökohtana on, että mitä useammassa paikassa laskentaa suoritetaan, sitä varmempia voidaan olla lopputuloksesta. Selvää on, että täysin lopullista varmuutta pelastuneista ja kateisiin jääneistä ei varmasti ole, ennen kuin pelastuneiden ja aluksen miehistö- ja matkustajalistojen vertailu on suoritettu ja merialue todettu tyhjäksi. Kuitenkin pelastustoimien etenemisen seuraamisen kannalta olisi tärkeää, että mahdollisimman pitäviä lukuja mereltä pelastetuista saataisiin jo pelastustoimien edetessä. Nimilistojen käsittely ja mahdollinen julkaisu sekä siitä seuraavat yhteydenotot vaativat paljon henkilöresursseja ja teknisen järjestelmän.

Henkilöiden luettelointia tai vertailua matkustajaluetteloon tulee tehdä mahdollisimman monessa vaiheessa. Kuvassa 2 on esitetty henkilötietojen sekä pelastettujen lukumäärätiedon liikkumista toimijalta toiselle merellisessä onnettomuudessa. Laati-koissa on esitetty ensiksi tiedon käsittelijä ja sitten käsiteltävä tieto. Oikealta alhaalta lukien; Onnettomuusalueen pitäisi kyetä ilmoittamaan evakuoinnin edetessä aluksella olevien henkilöiden lukumäärä onnettomuuspaikan johtajalle. Onnettomuuspaikalla tulee vielä erikseen laskea onnettomuusalueeseen noussut pelastushenkilöstö, koska myös heidät täytyy jossain vaiheessa kuljettaa pois onnettomuuspaikalta. Pelastusyksiköt ilmoittavat lukumäärät kyytiin otetuista henkilöistä onnettomuuspaikan johtajalle tai lentotoiminnan koordinaattorille. Onnettomuusalue toimittaa ennen lähtöä matkustajaluettelon varustamolle, joka onnettomuustilanteessa toimittaa sen meripelastuksen johtokeskukseen. Poliisi ja meripelastuksen johtokeskus vaihtavat tietoja niin nimelistasta kuin henkilömäärästäkin keskenään.

Pelastettujen kokoamispaikka pitää kirjata lukumäärästä ja vastaanottokeskus nimilistaa vastaanottokeskukseen saapuneista henkilöistä. Tieto vainajista toimitetaan poliisille. Poliisi kerää myös omaisilta ja muista lähteistään tietoa onnettomuudessa osallisina olleista henkilöistä ja vertaa sitä vastaanottokeskuksesta saatuun tietoon.



Kuva 2. Onnettomuudessa osallisten lukumäärien ja henkilötietojen liikkuminen onnettomuustilanteessa. Tiedonkulku on kuvattu pääasiassa oikealta vasemmalle.

Käytännössä pelastettujen tarkka laskeminen tapahtuu rannassa välittömästi veneestä tai helikopterista nousemisen jälkeen. Veneistä ja helikoptereista kokoamispaikkaan tulevat henkilöt numeroidaan vasemman käden kämmenselkään tehtävällä kirjainnumero yhdistelmällä. Kullakin numeroijalla on oma kirjain ja numero on juokseva, esimerkiksi D375 tarkoittaa, että henkilö on numerointilinjan ”D” henkilö numero 375. Pelastushenkilöstön koulutuksessa on korostettava, että numerointi tehdään vasta välittömästi rantautumisen jälkeen, pelastusyksiköt eivät saa tehdä merkintöjä pelastettujen kämmenselkiin. Sairaaloihin jatkavat pelastetut voidaan yhdistää sairaalan aikana ilmoittamiin tietoihin tällä kämmenselässä olevalla tunnisteella.

Pelastettujen vastaanottokeskuksessa henkilöt kirjataan sähköiseen tietojärjestelmään ja heidän tietojaan verrataan onnettomuusaluksen matkustaja- ja miehistöluetteloihin. Henkilöille luodaan myös nimikortti, joka toimii pääsyoikeutena eteenpäin järjestelyalueen palveluihin. Järjestelyalueelta saa poistua luovuttamalla nimikortin.

2 PELASTETTUJEN KOKOAMISPAIKKA

Pelastettujen kokoamispaikka perustetaan rantaan, paikkaan, jonne pelastetut henkilöt voidaan tuoda veneillä ja mahdollisesti helikopterilla. Kokoamispaikka koostuu vastaanottoalueesta sekä hoitoalueesta ja jatkokuljetusalueesta. Tarvittaessa kokoamispaikalle perustetaan erillinen paikka menehtyneille onnettomuuden uhreille.

2.1 Vastaanottoalue

Vastaanottoalueella pelastusyksiköiden tai laivan omien pelastusveneiden tuomat henkilöt otetaan vastaan, lasketaan ja heille tehdään potilasluokittelu. Tehtävä soveltuu esimerkiksi pelastuslaitoksen pelastusryhmän tai joukkueen hoidettavaksi.

Vastaanottoalueella ei välttämättä edes yritetä tehdä varsinaista triagea kaikille onnettomuudessa osallisena olleille, vaan ensimmäisenä pyritään parilla kysymyksellä haastatteleamalla ja ulkoisesti arvioimalla erottelemaan sairaalahoitoa tarvitsevat ja loukkaantumattomat. Loukkaantumattomiin lasketaan tässä miltei kaikki kävelevät potilaat. Heillekin tarjotaan myöhemmin vastaanottokeskuksessa sairaanhoitopalveluita tarvittaessa. Loukkaantuneiden hoitoalueella tehdään varsinainen triage.

Triage onnettomuuspaikalla hoitaa tilanteen ensihoitojohtajan alaisuudessa luokitelujohtaja. Luokittelusta vastaavalla voi olla apunaan kirjureita ja viestittäjiä. Potilasluokittelua varten yksiköissä tulee olla triagevälineet. Samansisältöinen laukku tulisi olla kaikissa ensihoitoyksiköissä, mutta myös muun muassa meripelastusyksiköissä. Potilaiden merkitsemiseksi käytetään yleisimmin värillisiä teippejä. (Vuori 2006, 78–80.)

Potilasluokittelu voidaan aloittaa jo onnettomuusaluksella aluksen oman henkilökunnan tai alukselle lennätetyn pelastushenkilöstön voimin. Koska kuitenkin onnettomuusaluksella tehtävän triagen varaan ei voi luottaa, tulee jokaisen pelastettuja kuljettavan pelastusaluksen ja ilma-aluksen tehdä kydyssään oleville pelastetuille primaaritriage MoMeVa-materiaaleissakin esitetyllä START-mallilla (Modified Simple Triage and Rapid Treatment). Pelastettujen määrää OSC:lle tai ACO:lle ilmoitettaessa ilmoitetaan myös pelastettujen kunto START-luokittelulla. Huomioita-

vaa on, että kaikki pelastetut, myös täysin vahingoittumattomana selvinneet luokitellaan ja luokittelusta voi tässä vaiheessa vastata myös koulutettu vapaaehtoinen tai muu kuin ensihoidon ammattilainen. Kokoamispaikalla tulee tehdä luokittelu kaikille rantaan saapuville henkilöille riippumatta siitä, onko heidät pelastanut yksikkö tehnyt jo matkalla triagea. Rannassa tehtävä triage on myös jälleen yksi vaihe, missä pelastettujen lukumäärä lasketaan.

2.2 Hoitoalue ja lääkinällinen evakuointi

Pelastettujen kokoamispaikalla punaiset ja keltaiset potilaat ohjataan loukkaantuneiden hoitoalueelle, jossa ensihoidon ammattilaiset tekevät potilaille sekundaaritriagen. Hoitoalueella, sekundaaritriagen yhteydessä päätetään potilaiden jatkohoidosta ja jatkokuljetusjärjestelyistä (Kuisma ym. 2013, 710). Hoitoalue voidaan perustaa loukkaantuneiden määrän mukaan ilmakaaritelttoihin, se voi olla satamavarastossa tai jos loukkaantuneita on vähän, erityistapauksissa voi riittää, että rannassa on jatkuvasti riittävästi ambulansseja vastaanottamassa loukkaantuneita potilaita. Hoitoalueen toiminnasta vastaa alueen ensihoitopalvelu.

Mikäli loukkaantuneiden määrä on suuri ja tapahtuma-alueen sairaanhoitopiirin tehokas erikoishoidon kapasiteetti ei riitä, voidaan käyttää lääkinällistä evakuointia. Merellisistä tilanteista kyseessä voisi olla esimerkiksi laivapalo saaristomeren ulkolaidoilla, merenkurkussa tai perämerellä tai suuri joukko vakavasti hypotermisiä jolloin alueen sairaaloiden kapasiteetti hoitaa tehohoitoa vaativia potilaita loppuisi. Ilmateitse paikalle saatava henkilöstö ja ilmakaariteltan ympärille rakentuva ensihoitoasema voi tukea ja laajentaa kokoamispaikan hoitoaluetta.

Läkinällinen evakuointi kotimaassa toteutetaan lähettämällä Helsingin ja Uudenmaan sairaanhoitopiirin (HUS) henkilöstöä, lääkkeitä ja hoitotarvikkeita puolustusvoimien NH-90 helikopterilla tai CASA-kuljetuskoneella onnettomuusalueelle. Henkilöstö voi noutaa vakavasti loukkaantuneet potilaat (NH-90:llä kaksi potilasta kerrallaan) ja tämän lisäksi perustaa ensihoitoaseman tai evakuointisairaalan onnettomuuspaikan läheisyyteen. Läkinällisen evakuoinnin käynnistämisestä päättää STM. (Sosiaali- ja terveysministeriö 2013, 21.)

2.3 Kuljetukset

Koska Suomen rannikolta löytyy harvasta paikasta sellaisia tiloja, joissa voitaisiin hoitaa usean tuhannen henkilön pelastamiseen liittyvät järjestelyt, on perusteltua perustaa erillinen pelastettujen vastaanottokeskus. Pelastettujen kokoamispaikalla rannassa tulee olla jokin katettu, rajattu alue, mihin pelastetut kävelevät henkilöt kootaan odottamaan kuljetusta. Odotuspaikan on oltava lämmitettävä, jotta se tarjoaa riittävän suojan kastuneille, vähissä vaatteissa olevilla myös talvella. Pienemmässä tilanteessa, jossa busseja saadaan riittävästi rantaan ja toisaalta pelastetut tulevat pienissä ryhmissä, odotuspaikkana voi toimia myös yksi lämmin bussi.

Kävelemään pystyviä pelastettuja kuljetetaan linja-autoilla. Jokaiseen linja-autoon on varattava yksi ammattitaitoinen saattaja (palomies, hoitaja, ensiapuryhmäläinen tms.). Saattaja auttaa linja-auton lastaamisessa ja purkamisessa sekä tukee matkustajia matkan aikana. Pelkän kuljettajan vastuulle ei voi säilyttää bussillista järkytysteitä. (Kuisma ym. 2013, 713.) Linja-autossa matkalla vastaanottokeskukseen voidaan aloittaa myös henkilötietojen kerääminen, mikäli matka on muutamaa minuuttia pidempi. Viimeistään linja-autoissa on syytä olla myös huopia ja pyyhkeitä pelastettujen ja myös auton penkkien suojaksi.

3 PELASTETTUJEN VASTAANOTTOKESKUS

Pelastettujen vastaanottokeskukseen pääsee kokoamispaikalla saadulla tunnisteella, kuten käteen kirjoitetulla kirjain-numeroyhdistelmällä. Järjestelyalueella pelastetuille tarjotaan erilaisia heidän tarvitsemiaan palveluita ja heidän henkilötiedot kirjataan tarkemmin. Eri ”pisteillä” voi käydä vapaassa järjestyksessä. Järjestelyalueelta voi poistua ilmoittautumalla kulunvalvontapisteeseen, jotta poistuneet voidaan laskea ja kirjata.

Viimeisenä pelastusprosessissa on omaisten kohtaamisalue, jossa pelastettu kohtaa omaiset tai hän jatkaa majoitusliikkeisiin. Omaisten kohtaamisalueelle on järjestetty infopiste omaisille, josta he voivat tiedustella läheisiään. Omaisten kohtaamisalue on järjestetty pelastettujen vastaanottokeskuksen järjestelyalueen yhteyteen tai on mahdollista, että kohtaamisalue on esimerkiksi laivan määräsataman satamaterminaalissa, jonne pelastetut kuljetetaan järjestelyalueelta busseilla.

Mikäli pelastettujen vastaanottokeskus perustetaan esimerkiksi Saaristomerellä saaristoon, mutkaisten ja kapeiden tieyhteyksien päähän, on pelastetut perusteltua kuljettaa Paraisille tai Turkuun ja sijoittaa omaisten kohtaamispaikka esimerkiksi johonkin hotelliin tai Turun satamaterminaaliiin.

Vastaanottokeskuspaikkaa valittaessa on huomioitava, että ihmiset voivat viettää täällä useita tunteja, jopa lähemmäs vuorokauden. Rakennuksen saniteettitilojen tulee olla suunniteltu ja mitoitettu suurelle ihmismäärälle. Käymälät ovat yksi esimerkki tiloista, joita ei löydy helposti esimerkiksi sataman varastohallista tai muusta teollisuuskiinteistöstä riittävästi suuria ihmismääriä varten ja niitä on vaikea korvata nopeasti tilapäisjärjestelyin. Parhaat fasiliteetit vastaanottokeskukselle tarjoaa esimerkiksi urheilu- tai muu monitoimihalli, jossa on sekä permanto erilaisille palveluille ja katsomo ”yleisölle”.

Tuhannelle hengelle tarvitaan kuusi käymälää naisille, viisi miehille ja yksi liikuntarajoitteisille. Tästä ylöspäin miesten ja naisten käymälöitä lisätään yksi alkavaa 250 osallistujaa kohden ja liikuntarajoitteisten käymälöitä yksi tuhatta osallistujaa kohden. Määrät ovat luonnollisesti ohjeellisia ja erityisesti tällaisessa poikkeustilanteessa käymälöiden tarve olisi varmasti tätä suurempikin. (Terveysuolelulaki 763/1994, 30§; Asetus suurten yleisötilaisuuksien hygieenisistä järjestelyistä ja jätehuollosta 405/2009.)

3.1 Saapuminen ja poistuminen

Viimeistään pelastettujen vastaanottokeskuksen järjestelyalueelle tullessa henkilöt saavat henkilötietolomakkeen, jonka he täyttävät. Tätä varten järjestelyalueella tulee olla tuoleja ja pöytiä. Järjestelyalueella pelastettuja on vastassa henkilökuntaa, joka avustaa tarvittaessa henkilötietolomakkeiden täyttämässä. Tavoitteena on, että kaikki täyttäisivät henkilötietolomakkeen heti tullessaan järjestelyalueelle, mutta on luonnollista, että pelastetuilla voi olla ensiapua vaativia haavoja, tarve käydä toaletissa tai jano, jotka on syytä hoitaa ennen henkilötietojen kirjaamista. Henkilötietojen keräämisen yhteydessä tiedustellaan myös mahdollisesti kateissa olevista kanssamatkustajista. Henkilötietojen kirjaamisen jälkeen pelastetut saavat nimikortit, jotka toimivat kulkuoikeutena pelastettujen vastaanottokeskuksessa.

Järjestelyalueelta poistuttaessa henkilön tiedot tulee olla kirjattu (mm. Kuisma ym. 2013, 714), hänellä tulee olla maassaolon edellytykset (rajatarkastus ja matkustusasiakirja) sekä jonkin suunnitelma, minne hän siirtyy vastaanottokeskuksesta. Vaihtoehtoja voivat olla lentokenttä, hotelli tai kohtaamispaikka, jossa pelastettu voi kohdata läheisensä. Vastaanottokeskuksesta poistuminen kirjataan ja henkilön nimikortti jää vastaanottokeskukseen.

3.2 Sosiaali- ja terveystalvet järjestelyalueella

Ensihoitopalvelun on järjestettävä järjestelyalueelle ensiapupiste, jossa on terveydenhoitoalan ammattilainen tai ammattilaisia arvioimassa hoidon tarvetta sekä hoitamassa haavoja ja muita ruhjeita. Punaisen Ristin ensiapuryhmillä on valmiit varus-

teet ja osaamista tällaisen ”päivystyspisteen” varustamiseen. Mikäli ensihoitoresursseja on vapaana, ensiapupisteen voi helposti perustaa myös ensihoitopalvelun ensihoitoyksikkö. Ensiapupisteessä voidaan kerätä myös tiedot onnettomuudessa kadonneista, välttämättömistä lääkkeistä. Paikallisen sosiaaliviranomaisen on sovittava ensiapupisteen järjestävän tahon sekä paikallisen terveyskeskuksen ja apteekin kanssa menettelystä, jolla mahdollisia reseptilääkkeitä tai uusia reseptejä saadaan pelastetuille.

Pelastetut voivat olla vähissä vaatteissa tai heidän vaatteensa voivat olla märät. Kunnan sosiaalitoimen tulee huolehtia, että järjestelyalueella on vaihtovaatteita ja tila, jossa pelastetut voivat siistiytyä, vähintään pestä kädet ja kasvot. Punaisen Ristin osastoilla ja piireillä on valmius kotimaan apuun, johon kuuluu myös muun muassa vaatettaminen.

Pelastustoiminnan ja pelastettujen asioiden järjestelyn kestäessä useampia tunteja on pelastetuille järjestettävä ruokaa ja juomaa. Vapepalla ja sopimuspalokunnilla on usein muonittamiseen erikoistuneita ryhmiä. Vastaanottokeskuksen sijainnin mukaan kysymykseen voi tulla myös kaupallisten ravintopalveluiden käyttö tai esimerkiksi koulun keittiöhenkilökunnan hälyttäminen töihin. Ruokahuollon järjestäminen on sosiaalitoimen vastuulla.

Psykososiaalinen tuki on uhrin näkökulmasta samankaltaista, olipa kyse yksittäistä perhettä kohdanneesta tragediasta tai suuronnettomuudesta. Psykososiaalisen tuen ja palveluiden suunnitteleminen ja valmiuksien ylläpito kuuluu sosiaali- ja terveydenhuollon viranomaisten tehtäviin. Suuronnettomuustilanne eroaa päivittäisestä äkillisestä järkyttävästä tilanteesta niin, että samankaltaisen avun tarvetta on yhtä aikaa paljon, viranomaiset tarvitsevat apua kolmannelta sektorin toimijoilta, tapauksen mediajulkisuus aiheuttaa ihmisissä lisää ahdistusta ja sokkivaiheen psyykkisen ensiavun rooli korostuu. (Sosiaali- ja terveysministeriö 2009, 31.) Sosiaalipäivystyksen viranomaista tarvitaan myös tekemään päätöksiä yksin matkustaneiden tai vanhemmistaan onnettomuustilanteessa erilleen joutuneiden alaikäisten jatkotoimista.

Pelastetut ovat järjestelyalueella alle tunnista useisiin tunteihin. Nykyaikana sosiaalinen media ja muu yhteydenpito läheisiin ja ulkomaailmaan on pelastetuille tärkeää oman traumankin käsittelemiseksi. Vihtavuoren räjähdysuhan alta evakuoituista 87

% seurasi tilanteen etenemistä Internetistä ja sosiaalisesta mediasta. Evakuoidut pääsivät nettiin evakuointikeskuksena toimineen koulun tietokonealueissa. (Onnettomuustutkimuskeskus 2013, 4.) Erityisesti mikäli evakuointipaikka on taajaman ulkopuolella, on matkapuhelinverkon kuormittuminen todennäköistä. Toisaalta pelastettujen matkapuhelimet ovat voineet tuhoutua tai jäädä onnettomuusalueeseen. Yleisten nettipääätteiden virittäminen vastaanottokeskukseen olisikin erinomainen palvelu pelastetuille. Tällaisen palvelun tarjoamista ei voida pitää minkään viranomaisen velvollisuutena, mutta toimivat tietoliikenneyhteydet tulisi huomioida vastaanottokeskuksen paikkaa valittaessa.

Sosiaali- ja terveystoimen sekä kolmannen sektorin lisäksi järjestelyalueelle tulisi saada matkatoimistot, laivayhtiö tai vakuutusyhtiö ottamaan vastaan pelastettujen ilmoituksia onnettomuusalueeseen jääneistä matkatavaroista sekä järjestelemään jatkokuljetuksia, tilapäismajoituksia ja mahdollisesti matkarahaa.

Merellinen onnettomuus vaatii sosiaalipalvelujen, kuten onnettomuuden uhrien, heidän läheistensä ja pelastustoimiin osallistuvien huollon toteuttamista kiireellisesti. Tällaisissa tilanteissa alkutoimista ja tilanteen organisoinnista vastaa sosiaalipäivystäjä kunnan valmiussuunnitelman mukaisesti. Useat vapaaehtoisjärjestöt ja seurakunnat ylläpitävät valmiutta auttaa hätään joutuneita. Tällaisesta yhteistyöstä on sovittava yhteistyösopimuksin ja vastuu toiminnasta on aina kunnan viranhaltijalla. (Sosiaali- ja terveysministeriö 2005, 13, 19.)

3.3 Ulkomaalaiset ja kansainvälinen toiminta järjestelyalueella

Merellisessä tilanteessa kielten ja kulttuurien määrä pelastettujen joukossa on todennäköisesti suurempi kuin evakuoitaessa suomalaista kerrostaloa. Erilaiset tarpeet ja tulkkauspalvelut on huomioitava myös vastaanottokeskuksen palveluita järjestettäessä.

Suomen Mielenterveysseuran SOS-keskuksen yhteydessä on ulkomaalaisten kriisikeskus, joka auttaa traumaattisia tapahtumia ja kriisejä kokeneita maahanmuuttajia suomeksi, ruotsiksi ja englanniksi sekä tarvittaessa tulkin avulla muillakin kielillä

(Sosiaali- ja terveysministeriö 2009, 30). Myös Punaisen Ristin henkilöstöreservissä on paljon kokemusta erilaisista uskonnoista, kulttuureista ja kielistä sekä henkilötiedustelusta ja henkilötietojen keräämisestä. Kaikkien pelastettujen vastaanottokeskuksessa toimivien viranomaisten tulee huomioida monikulttuurisuus ja varautua palvelemaan pelastettuja mahdollisimman monella kielellä.

Maahan saapuville henkilöille tulee tehdä rajatarkastus. Pelastetuilla ei välttämättä ole mitään matkustusasiakirjoja. Rajavartiolaitos huolehtii maahan saapuvien henkilöiden rajatarkastuksista ja pelastettujen kotimaan konsuliviranomaiset yhteistyössä Suomen konsuliviranomaisten kanssa järjestävät pelastetuille tilapäiset matkustusasiakirjat. Konsulipalveluita ei välttämättä tarvita vastaanottokeskuksessa, vaan niitä voidaan jatkaa esimerkiksi hotellissa, jonne henkilö siirretään.

Erityisesti mikäli onnettomuudessa osallisena on paljon ulkomaalaisia, voi tulla kyseeseen pelastuspalveluavun vastaanottaminen muilta mailta. Onnettomuusalueen lippuvaltiolla tai matkustajien kotimaalla voi olla intressiä osallistua pelastustoimiin. Kansainvälisen avun vastaanottaminen tulee kyseeseen luonnollisesti myös tilanteissa, joissa kansalliset voimavarat eivät riitä tilanteen hoitamiseksi.

Sisäministeriö voi pyytää tarvittaessa pelastustoimintaan kuuluvaa kansainvälistä apua Euroopan unionilta, toiselta valtiolta tai kansainväliseltä järjestöltä. Mikäli pelastustoimintaan osallistuu muiden valtioiden lähettämiä pelastusryhmiä, on apua pyytäneen valtion viranomaisen osoitettava kansainvälisille ryhmille tehtävät ja annettava tarpeellinen isäntävaltion tuki toiminnalle. (Sisäasiainministeriö 2013; 1313/2013/EU.)

3.4 Omaisten kohtaamispaikka ja informaatiopiste

Kohtaamisalueen tehtävä on kaksijakoinen. Toisaalta kohtaamisalueen kautta pelastuneet henkilöt pääsevät läheistensä pariin tai jatkavat matkaa hotelliin, lentokentälle tai kotiin. Kohtaamisalueen toinen ja ehkä vaativampikin tehtävä on palvella läheisiään odottavia ihmisiä.

Onnettomuudessa osallisena olleiden henkilöiden omaisille annetaan kohtaamispaikassa tietoa onnettomuuden pelastustöiden etenemisestä ja heiltä kerätään tietoa onnettomuudessa mahdollisesti osallisena olleista henkilöistä. Tiedonjako ja tiedonkeruu ovat viranomaistoimintaa, joka kuuluu poliisille. Vastaavat palvelut on annettava myös puhelimitse.

Onnettomuuden osallisia odottaville ihmisille on varauduttava tarjoamaan myös henkisen tuen palveluita. Tehtävä soveltuu hyvin Punaisen Ristin tai Kirkon hoidettavaksi.

Varsinainen kohtaamishuone tai huoneet on myös syytä erottaa odotusalueista. Pelastettujen ja heidän omaistensa kohtaaminen voi olla tunteikas. Kohtaamiset voivat aiheuttaa negatiivisia tunteita niissä, jotka vielä odottavat tietoja omista läheisistään. Kohtaamishuoneesta olisi hyvä olla myös uloskäynti, joka voidaan suojata median edustajilta, elleivät pelastetut halua antaa kommentteja tiedotusvälineille.

Omaisten kohtaamispaikka voi olla kaukanakin pelastettujen vastaanottokeskuksesta. Sitä ei kannata viedä saaristoon, huonojen tieyhteyksien päähän vaan ennemmin kuljettaa pelastetut kaupunkiin. Tämä vähentää myös pelastettujen vastaanottokeskuksen painetta.

Koska traumaattisen tilanteen kokeneiden henkilöiden vastaanottokyky on rajoittunut, henkilöille tulee jakaa kirjallinen materiaali, jossa kerrotaan traumaattisista tilanteista toipumisesta ja muista onnettomuuden aiheuttamista jatkotoimista. Punaisen Ristin piireistä löytyy ”Olet kokenut jotain järkyttävää” –esitettä neljällä kielellä ja sähköisenä parillekymmenelle kielelle. Helsingin pelastuslaitos on tehnyt materiaalin ”Tiedote monipotilastilanteeseen tai suuronnettomuuteen osallisille henkilöille, joita ei ole kuljetettu sairaalaan”, materiaali löytyy kuudella kielellä. (Sosiaali- ja terveysministeriö 2009, 31; Kuisma ym. 2013, 714).

3.5 Omaisille järjestetyt puhelinpalvelut

Suuronnettomuudessa onnettomuuden osallisten, heidän omaistensa ja läheistensä sekä aivan tavallisten kansalaistenkin tiedontarve on valtaisa. Tiedonjanoa voidaan

tyyydyttää hyvällä ja monia kanavia hyödyntävällä tiedottamisella. Todennäköisesti uudetkaan, esimerkiksi sosiaalisen median kautta toimivat tiedotuskanavat eivät kokonaan poista tarvetta ihmiskontaktille. Onnettomuustilanne aiheuttaa reaktioita muilla aluksilla oleville, laivamatkalta palanneille ja sinne lähteville, kaikille meren kanssa tekemisissä oleville.

Puhelinpalveluille on asetettu kahdenlaisia tavoitteita. MoMeVa:n ja viranomaisten toiminnan näkökulmasta call centerin tehtävä on kerätä poliisilain (872/2011) 2 §:n mukaisia tarpeellisia tietoja kadonneeksi ilmoitettujen henkilöiden löytämiseksi ja tunnistamattomien vainajien tunnistamiseksi. Viranomaisten perustama call center voi myös välittää omaisille tietoa onnettomuudessa mukana olleiden kohtaloista.

Hyvällä tiedottamisella ja omaisten sekä muiden järkyttyneiden huomioimisella voidaan lievittää tuskaa ja lisätä ihmisten luottamusta pelastusorganisaatioihin. Näiden palveluiden tarjoaminen ei kuitenkaan ole välttämättä viranomaisen call centerin tehtävä. (Castren ym. 2006, 121.)

Estonian onnettomuuden jälkeen Turun poliisilaitoksen avaamaan tiedustelulinjaan pääsi läpi muutamassa vuorokaudessa 6000 puhelua, se kuinka moni soitti kyseiseen numeroon pääsemättä läpi, on jäänyt arvoitukseksi. Estonian tapauksessa toimintaa puhelinpalvelussa vaikeutti yhtenäisten ja valmiiden lomakkeiden puute, sekä se, että onnettomuuden jälkeen ei avattu erillistä numeroa, mistä omaiset ja muut järkyttyneet olisivat voineet saada keskusteluapua. Myöhemmin onkin esitetty, että tiedustelunumerosta tulisi olla mahdollisuus kääntää puhelut virallisten tiedustelujen ja kirjausten jälkeen henkistä tukea tarjoavaan numeroon. (Raittila 1996, 24; 26.)

Sekä pelastettujen vastaanottokeskuksen yhteydessä toimivan walk-in centerin että puhelinpalveluja tarjoavan call centerin toiminta tulisi suunnitella niin, että samalla yhteydenotolla omaisille ja muille avun tarpeessa oleville voitaisiin tarjota tietoa omaisista, pelastustöiden etenemisestä, henkistä tukea että kirjata ylös ilmoituksia kadonneista. Luontevin paikka walk-in centerille on pelastettujen vastaanottokeskuksen, tai mikäli omaisten kohtaamispaikka on erikseen, sen yhteydessä, koska on oletettavaa, että omaisten kohtaamispaikalle kerääntyy kuitenkin toiveikkaita omaisia. Puhelinpalvelut voivat taas maantieteellisesti sijaita kaukanakin onnettomuuspaikas-

ta ja vastaanottokeskuksesta, mutta puhelinpalvelulla tulee olla reaaliaikainen yhteys vastaanottokeskuksen kirjaamisjärjestelmään.

Suuronnettomuus aiheuttaa tarvetta erityisille palvelumuodoille, kuten viranomais-tietoa tarjoaville puhelin- ja verkkopalveluille (call center), psyykkistä tukea tarjoaville puhelin- ja verkkopalveluille sekä tiedotus- ja tukikeskukselle (walk-in center). (Sosiaali- ja terveysministeriö 2009, 31.)

3.6 Toiminnan lopettaminen ja huolto

Onnettomuusalueen miehistö, onnettomuusalueella toimineiden muiden kauppa-alusten miehistöt sekä tietenkin onnettomuuden pelastustöihin osallistuneet ammattilaiset ja vapaaehtoiset tarvitsevat ruokaa, juomaa sekä oman palautumisprosessin traumaattisen tilanteen jälkeen. Nurmi (2006, 181) esittelee Mitchellin ja Everlyn psykologisen demobilisoinnin menetelmän, joka on tarkoitettu nimenomaan suuronnettomuuden kaltaisista kriisitilanteista palautumiseen. Mallissa pelastustöihin osallistuneelle henkilöstölle on varattu oma kriisiryhmänsä, joka on esimerkiksi johtopaikalla (tai tässä tapauksessa vastaanottokeskuksessa) jo tapahtuman aikana, viimeistään kun pelastustoimia päätetään. Menetelmään varataan kaksi huonetta, joista ensimmäisessä pelastustoimista palaava henkilöstö saa lyhyen informaation kokonaistilanteesta (10–15 min) ja toisessa huoneessa on tarjolla lepo- ja ruokailumahdollisuus. Eri ammattiryhmät käsitellään omina kokonaisuuksinaan, esimerkiksi varamalla eri pöydät pelastuslaitoksen, poliisin ja vapaaehtoisen pelastuspalvelun henkilöstölle. Menettelyn tavoitteena on lievittää välittömiä stressireaktioita, tunnistaa myöhempää apua tarvitsevat ja saattaa pelastustöihin osallistuneet levollisella mielellä kotiin tai asemalle onnettomuuspaikalta.

LÄHTEET

Baltic ACO manual. Annex F. 2010. Version 1.12.

Castren, M., Halonen, S., Kaukonen, E., Seppä, V., Teittinen, J. ja Vainio, T. 2006. Tiedottaminen teoksessa Castren, M., Ekman, S., Martikainen, M., Sahi, T. ja Söder, J. *Suuronnettomuusopas*. Duodecim. Helsinki.

Helsingin kaupungin pelastuslaitos 2012. *Opas pienen yleisötapahtuman pelastussuunnitelman laadintaan*. Saatavilla www-muodossa
http://www.hel.fi/hki/Pela/fi/Onnettomuuksien+ehk_isy/Yleisotapahtumat/Pelastussuunnitelma

Ilmailulaitos 1978. *Lentopaikkojen käyttäminen lentotoimintaan*. Ilmailumääräys OPS M1-6, 10.5.1978. Lentoturvallisuushallinto. Vantaa.

International Maritime Organization 2003a. *Guidance for mass rescue operations*. COMSAR/Circ.31. 6 February 2003.

Kuisma, M. ja Pothan, K. 2013. Suuronnettomuus teoksessa Kuisma, M., Holmström, P., Nurmi, J., Porthan, K. ja Taskinen, T. *Ensihoito*. Sanoma Pro Oy. Helsinki.

Nurmi, L. 2006. *Kriisi, pelko, pakokauhu*. Edita. Helsinki.

Onnettomuustutkintakeskus 2013. *Yhteenvedo Vihtavuoren asukkaille suunnatun kyselyn vastauksista*. Liittyy tutkintaan Y2012-02 Vihtavuori. Helsinki.

Puolustusvoimat 2013. *NH-90 helikopterin ominaisuudet*. Www-dokumentti.
<http://www.mil.fi/>. Viitattu 25.7.2013.

Raittila, P. 1996. *Uutinen Estonia: Kriisiviestintä ja journalismin etiikka koetuksella*. Tampere University Press. Tampere.

Sisäasiainministeriö 2013. *Isäntämaan tuki (Host Nation Support): kansallisen ohjeen laatiminen*. Muistio 11.6.2013. Helsinki.

Sosiaali- ja terveysministeriö 2005. *Kiireellinen sosiaalipalvelu*. Sosiaalipäivystyksen järjestäminen. Sosiaali- ja terveysministeriön oppaita 2005:8. Helsinki.

Sosiaali- ja terveysministeriö 2009. *Traumaattisten tilanteiden psykososiaalinen tuki ja palvelut*. Opas kunnille ja kuntayhtymille. Sosiaali- ja terveysministeriön julkaisu- ja 2009:16. Helsinki

Sosiaali- ja terveysministeriö 2013. *Lääkinnällisen evakuoinnin kansallisen toimintavalmiuden turvaaminen*. Sosiaali- ja terveysministeriön raportteja ja muistioita 2013:3. Helsinki.

U. S. Coast Guard 2004. *Mass Rescue Operations Planning Guidance*. Passenger Vessel Safety Program.

Vuoripuro, J. 2007. *Suurten yleisötilaisuuksien turvallisuusopas*. Suomen Pelastusalan Keskusjärjestö. Helsinki.

Ympäristöministeriö 2011. *Ei Suomen rakentamismääräyskokoelma*. Rakennusten paloturvallisuus. Määräykset ja ohjeet 2011. 3/11 Ympäristöministeriön asetus rakennusten paloturvallisuudesta. Helsinki.

Lainsäädäntö

1313/2013/EU	Euroopan parlamentin ja Neuvoston päätös unionin pelastuspalvelumekanismista
1194/2009	ilmailulaki
379/2011	pelastuslaki
872/2011	poliisilaki
405/2009	STMa suurten yleisötilaisuuksien hygieenisistä järjestelyistä ja jätehuollosta
763/1994	terveydensuojelulaki
	YMa rakennusten paloturvallisuudesta

LIITE 3b. Hälytyksen eteneminen ja vastuullisten viranomaisten tehtävät matkustaja-aluksen pelastustoimissa

MRCC /MRSC	PELASTUSTOIMI	ENSIHOITOPALVELU	SOSIAALIPÄIVYSTYS	VARUSTAMO
<p>SMC</p> <ol style="list-style-type: none"> tee päätös aluksen tyhjentämisestä yt. aluksen päällikön kanssa ja / tai valmistaudu pelastamiseen valitse toimintapaikat yt. P30 tiedota OSC/ACO/SRU:t / P30 / Jory hälytä tarvittava RVL henkilöstö / resurssit kokoamispaikalle ja vastaanottokeskukseen aktivoi pel+pol+eh+sos HÄKE:n kautta / ilmoita jo tehtävälle liittyneille toimijoille suoraan <p>MRCC/MRSC</p> <ul style="list-style-type: none"> muodosta viestiyhteys kokoamispaikalle ja vastaanottokeskukseen pidä kirjaa pelastetuista (OSC/ACO) käske varustamo osallistumaan vastaanottokeskuksen miehittämiseen lähetä yhteysupseeri(t) ohjeista rajatarkastus, matkustusasiakirjat ym. (rikostorjunta), pyydä UM mukaan 	<ol style="list-style-type: none"> varmista evakuointikeskuspaikka <ul style="list-style-type: none"> yhteyshenkilö avaimet muun toiminnan keskeytys check list täydennä hälytys <ul style="list-style-type: none"> miehistöautoja johtamisvalmius komppania? Pel-JoKen henkilöstö P30 /vast. > MRCC / MRSC:iin perusta PEL-JOKE <ul style="list-style-type: none"> tiedottaminen MEPE JORY:n tai RVL:n ohjeiden mukaisesti resursointi lisähälytykset lisähälytykset <ul style="list-style-type: none"> Vapepa; ensihuolto Bussiyhtiö; kuljetukset VPK:t / yritys; ruokahuolto 	<p>Varautuminen vai akuutti tilanne? > MOPO-ohjeen mukaan</p> <ul style="list-style-type: none"> LUOKITTELU (kokoamispaikalla) HOITO (kokoamispaikalla) KULJETUS (kokoamispaikalta > sairaalaan) <p>HUOM: loukkaantumattomien kuljettaminen vastaanottokeskukseen ei kuulu EH-palvelulle</p> <p>Lisähälytykset</p> <ul style="list-style-type: none"> varaa EH-yksiköitä ensihoidon yhteyshenkilö (L4/vast.) > MRCC / MRSC:iin hälytä sairaalat lääkintä-/valmiusryhmien käyttö harkitse MEDEVAC (HUS/STM) kokoamispaikan varustaminen <ul style="list-style-type: none"> teltat, hoitovälineet, huovat vastaanottokeskuksen EA-valmius <ul style="list-style-type: none"> vapaaehtoiset/1 EH-yksikkö 	<p>Lisähälytykset</p> <ul style="list-style-type: none"> kriisiryhmä / henkisen tuen organisaatio SPR; psyk.valmiusr., paikallinen henkisen tuen ryhmä, kriisisivusto, puhelinpäivystys, jaettava materiaali Vantaan kriisikeskus kirjon HEHU sopimus-majoitusliikkeet/paikat <p>Sosiaalipäivystäjä vastaanottokeskuksessa</p> <ul style="list-style-type: none"> akuutin kriisiavun järjestäminen yksinäisistä lapsista huolehtiminen tarpeellisten lääkitysten järjestäminen jos varustamo / vakuutusyhtiö ei hoida: <ul style="list-style-type: none"> majoitus vaatetus ruokahuolto loukkaantumattomien kuljetus jos resurssija: odottavien omaisten huomiointi 	<p>Toiminnan painopiste vastaanottokeskuksessa</p> <p>Lisähälytykset</p> <ul style="list-style-type: none"> terminaalihenkilökunta myyntipalvelu matkatoimistot bussit hotellit oma laivasto vakuutusyhtiö <p>Varustamon maaorganisaation tehtävät evakuointitilanteessa</p> <ul style="list-style-type: none"> matkustaja- ja miehistöluetteloiden toimittaminen MRCC/MRSC:lle oman henkilökunnan mobilisointi vastaanottokeskukseen osallistuminen tiedottamiseen <p>Varustamon edustajat vastaanottokeskuksessa</p> <ul style="list-style-type: none"> kuljetukset vastaanottokeskuksesta eteenpäin (hotelli, lentokenttä) hotellien / majoituksen järjestäminen matkustajien reitittäminen kotiin tiedonjako matkustajille (korvaukset, matkatavarat, kotimatkat) <p>HUOM: Viranomaiset johtavat toimintaa ja varustamon edustajien tulee tukea heitä ja toimia viranomaisten linjausten mukaisesti.</p>
<p>HÄKE</p> <p>MRCC/MRSC:n pyynnöstä hälytä yksiköt ja muut tarvittavat resurssit siihen pisteeseen, johon kokoamispaikka päätetään perustaa:</p> <p>Onnettomuusilmoituksen mukaan: Pelastus+poliisi: 223B vesiliik.onn. suuri</p> <p>Lisäksi aina evakuointiin ryhdyttäessä: Ensihoito: (jos ei välitöntä ensihoidon tarvetta) 792C varautuminen ensihoitoon, muutoin riskinarvion mukaan 223 Sos.ter: 813 evakuointi onnett. vuoksi</p> <p>Valmistaudu eri toimialoilta tuleviin lisähälytyksiin.</p> <p>HUOM: nämä hälytykset tehdään pyydetessä erillisen ohjeen mukaisesti, vaikka varsinaisesta onnettomuudesta olisi tehty jo tehtävä/hälytys</p>	<p>Pelastettujen kokoamispaikan ja vastaanottokeskuksen johtaja = yleisjohtaja</p> <ul style="list-style-type: none"> logistiikan suunnittelu ja johtaminen tilojen varustelu ja merkitseminen viestiyhteyden ylläpito > MRCC johtaminen <ul style="list-style-type: none"> varmista tämän taulukon muiden sarakkeiden toteutuminen median huomiointi MEPE JORY:n tai RVL:n mukaisesti <p>HUOM: pelastettujen kokoamispaikkoina voi olla useita satamia + lentokenttiä. Palvelut järjestettävä kaikkiin kokoamispaikkoihin.</p>	<p>Ensihoidon tilannejohtaja pelastettujen kokoamispaikalla</p> <ul style="list-style-type: none"> MOPO-ohjeen mukainen organisaatio Loukkaantuneiden ja välitöntä hoitoa tarvitsevien erottaminen evakuoiduista. Loukkaantumattomat siirtyvät vastaanottokeskukseen. 	<p>POLIISI</p> <p>Lisähälytykset</p> <ul style="list-style-type: none"> Vapepa/VPK; liikenteenohjaus PV; eristäminen KRP/DVI; vainajat <p>Poliisi pelastettujen kokoamispaikalla</p> <ul style="list-style-type: none"> opastaminen, laskeminen ja kirjaaminen eristys yleinen järjestys ja turvallisuus vainajista huolehtiminen <p>Poliisi vastaanottokeskuksessa</p> <ul style="list-style-type: none"> yleinen järjestys ja turvallisuus omaisille tiedottaminen ja omaisten tiedusteluihin vastaaminen muu tiedottaminen MEPE JORY:n tai RVL:n mukaisesti omaisten ohjaus liikenteen ohjaus <p>Poliisi, muut tehtävät</p> <ul style="list-style-type: none"> omaisten tiedotuspuhelimen avaaminen yhteistyö SPR:n puhelimen kanssa 	

LIITE 4a

Matkustaja-aluksen pelastustoimien prosessikaavio

1. Päällikkö päättää jättää aluksen, **evakuointi alkaa**
2. Matkustajat kokoontuvat pelastusasemille ja heidän määrä *lasketaan*
3. Ihmiset siirtyvät pelastusliukuja, -sukkia, yms. pitkin pelastusveneisiin ja pelastuslauttoihin, **evakuointi päättyy**

4. Pelastuslautoille ja -veneisiin pelastautuneet ihmiset pelastetaan suurempiin pelastusaluksiin tai muihin paikalle tulleisiin aluksiin, **pelastustoiminta alkaa**
5. Pelastetut *lasketaan* aluksilla ja lukumäärä ilmoitetaan OSC:lle tai ACO:lle
6. Pelastetut kuljetetaan maihin kokoamispaikkaan, **pelastustoiminta päättyy**

Pelastettujen kokoamispaikalla on vastaanottoalue, jossa keskukseen saapuvat *lasketaan*, numeroidaan ja heidät luokitellaan heidän tilansa mukaisiin ryhmiin.

A) Hoitoa tarvitsevat onnettomuuden uhrin erotetaan muiden pelastettujen joukosta ja he siirtyvät sosiaali- ja terveydenhuollon hoidettavaksi loukkaantuneiden hoitoalueelle.

B) Mikäli alueen sosiaali- ja terveydenhuollon järjestelmän kapasiteetti ei riitä, voidaan osa loukkaantuneista siirtää toisen sairaanhoitopiirin alueelle ennalta sovittujen suunnitelmien mukaisesti.

C) Muut pelastetut siirtyvät pelastettujen vastaanottokeskukseen, jos matka on pitkä, kuljetus tapahtuu busseilla.

D) Menehtyneet kootaan erilliselle alueelle > DVI

SAIRAALA

7. **Pelastettujen vastaanottokeskukseen** saapuessa (bussissa tai viimeistään ovel-la) pelastetut täyttävät rekisteröintikaavakkeen. Kaavake yhdistetään vastaanotto-alueella saatuun järjestysnumeroon.

8. **Järjestelyalueella** pelastetuille tarjotaan erilaisia heidän tarvitsemiaan palveluita. Eri "pisteillä" voi käydä vapaassa järjestyksessä. Järjestelyalueelta voi poistua ilmoit-taumalla, jotta poistuneet voidaan *laskea* ja kirjata.

9. Viimeisenä on omaisten **kohtaamisalue ja informaatiopiste**, jossa pelastettu kohtaa omaiset erillisessä kohtaamishuoneessa tai hän jatkaa majoitusliikkeisiin. Omaisten kohtaamisalueella on järjestetty infopiste omaisille, josta he voivat tiedustella lä-heisiään.

KOTI, HOTELLI, TERMINAALI

10. Kokoamispaikan tai vastaanottokeskuksen yhteyteen järjestetään **huoltoalue**, jossa pelastustöihin osallistuvat yksiköt ja niiden miehistöt voivat huoltaa itseään.

11. Koko pelastettujen vastaanottokeskuksessa ja kokoamispaikalla tapahtuvia toimintoja kutsutaan **yhteisiksi palveluiksi**. Tällaisia palveluita ovat muun muassa kulun-valvonta.

LIITE 4b Mass Rescue Operation at the Coast of Finland

1. Master of the vessel in distress decides to abandon the ship, **evacuation begins**.
2. Passengers proceed to assembly stations and they are accounted for.
3. Passengers go to the life rafts and life boats by evacuation chutes and -slides, **evacuation ends**.

4. Evacuees in life rafts and life boats will board rescue vessels, helicopters and merchant vessels. **Search and rescue (SAR) operation begins**.
5. Each SRU will report to OSC/ACO the total number of evacuees being transported.
6. Evacuees are transported at designated landing site, **SAR mission ends**.

In a **designated landing site** there is a reception area, where rescuees are accounted for and numbered. Rescuees requiring medical attention will be triaged.

A) Rescuees in need of immediate medical treatment will be separate from others. If needed, social and health care personnel organize medical facilities for rescuees waiting for medical transportation.



B) If local social and health care systems have insufficient capacity, some of the injured could be transferred to another hospital district according to pre-agreed plan.

C) Rescuees not requiring medical treatment will be transported with buses to the reception center.

D) The deceased are collected to bodies delivery point by Disaster Victim Identification Team



7. When rescuees arrive at **the reception center**, they fill in the registration form (on the bus or at arrival) and form is linked to registration number from designated landing site.

8. At **the rescuee assistance area**, they are provided food, water, first aid etc. Rescuees can go to each service station in free order. Rescuees are free to leave the reception center after visiting a check-out desk.

9. The **family assistance centre** provides and collects information of missing persons. There is also a special rescuee reunion room, which provides a private environment for the reunion between rescuees and their relatives.



HOME, HOTELL, TERMINAL

10. **Support area** for SAR crews is established near the reception centre or designated landing site.

11. The activities taking place at the reception centre and landing site are called **joint services**. Such services include security, transportation, access control etc.

