



Ohutusjuurdluse aruanne

Eessõna

Ohutusjuurdluse eesmärk on parandada meresõiduohutust, vältida laevade põhjustatud merereostust ja vähendada seega laevaõnnetuste riski tulevikus. Juurdluskokkuvõtte järeldused ja ohutuse tagamise soovitusel ei ole aluseks vastutuse ja süü eelduseks ning juurdluskokkuvõtte ei ole sisult ega stiililt koostatud kavatsusega kasutada seda kohtumenetluses.



Tallinn

16.12.2013

1. Lühikokkuvõte

27.09.2013 kell 01.25 pärast tööülesannete täitmist Virtsu sadama lähistel, pöördus lootsilaev Ahto-22 tagasi Virtsu sadamasse.

Sisenemisel sadamasse kell 01.40 sõitis lootsilaev Ahto-22 kai nr 8 otsas olevatele kaikindlustuse kividele. Kiirus sisenumisel sadamasse oli ligikaudu 20 sõlme. Kell 02.50 vabaneti piirivalvelaeva PVL-025 abiga kividelt ning pukseeriti sadamasse, kai äärde silduti iseseisvalt.



2. Faktiline teave

2.1. Laevaandmed

Laeva nimi	Ahto-22
Laevatüüp	lootsilaev
IMO nr	-
Kutsung	ES2581
Lipuriik	Eesti
Kodusadam	Rohuneeme
Reeder	AS Eesti Loots
Ehitusaasta, maa	2004, Soome
Laevakere põhimaterjal	alumiiniumi sulam
Peamasina võimsus	525 kW
Kogumahutavus	20
Puhasmahutavus	6
DW	2,36 t
Laeva üldpikkus	14,10 m
Laeva pikkus	12,18 m
Laeva laius	4,56 m
Parda kõrgus	2,14 m
Süvis	1,61 m
Järelevalveorgan	Veeteede Amet

2.2. Andmed merereisi kohta

27.09.2013 täites tööülesannet, mis tuleneb meresõiduohutuse seaduse § 54 ja § 56 (*riigi haldusülesannete täitmine*), väljus lootsilaev Ahto-22 kell 01.05 Virtsu sadamast, lootsi maha võtmiseks ML Meri Virtsu sadama lähistel ja üleandmiseks teisele laevale, vedurlaevale Polaris-Viiru. Kell 01.25 suundus lootsilaev Ahto-22 tagasi sadamasse. Ilm EMHI andmetel Virtsu sadama kohta: tuul 350°- 5.7 m/s, veetase keskmisest + 7.8 cm, nähtavus 50 km, vee temperatuur 9.5°C, õhu temperatuur 8.2° C. Laevajuht omas väiksema kui 200-se kogumahutavusega laeva vahitüürimehe tunnistust, mis võimaldab tunnistuse omanikul töötada kipiina kohalikus rannasõidus väiksema kui 50-se kogumahutavusega laeval. Mehaanik, omas väiksema kui 750 kW ja väiksema kui 500-se kogumahutavusega mootorlaeva vanemmehaaniku tunnistust.



2.3. Teave laevaõnnetuse või ohtliku juhtumi kohta

Lootsilaeva Ahto-22 sai kividele sõidu tagajärjel järgmisi vigastusi:

kiilu kahjustused kogu pikkuse ulatuses, mõlgid põhjaplaadistuses kaarte 7-11 ja 17-18 piirkonnas, deformeerunud kaared 8-9; 18-19. Kahjustatud on sõukruvi, täävitoru, roolipaller ja peamasina kinnitused.

Juhindudes meresõiduohutuse seaduse § 69¹ lg 2 p 3 sätestatust, liigitada lootsilaeva Ahto-22 sõit kai kindlustuskividele Virtsu sadama akvatooriumil raskeks laevaõnnetuseks.

2.4. Kaldal asuva asutuse osalus ja hädaolukorrale reageerimine

Lootsilaeva Ahto-22 kividelt vabastamisel ja pukseerimisel sadamasse osutas abi piirivalvelaev PVL-025.

3. Kirjeldus

27.09.2013 kell 01.05 väljus lootsilaev Ahto-22 Virtsu sadamast, lootsi maha võtmiseks ML Meri Virtsu sadama lähistel ja üleandmiseks teisele laevale, vedurlaevale Polaris-Viiru.

Kell 01.25, kui tööülesanne täidetud, võeti kurss tagasi sadamasse. Kell 01.40 sõideti, ligikaudse kiirusega 20 sõlme, Virtsu sadama kaubakai nr 8 otsas olevatele kaikindlustuse kividele. Kell 01.41 teavitati Kuressaare merevalvekeskust. Kell 02.50 saabus appi piirivalvelaev PVL-025. Kell 02.52 tõmbas piirivalvelaev PVL-025 lootsilaeva Ahto-22 kividelt maha ja pukseeris sadamasse, seal silduti iseseisvalt kai äärde. Laevakeres leket ei tuvastatud.

4. Analüüs

Õnnetusjuhtumi ajal ilm EMHI andmetel Virtsu sadama kohta: tuul 350°- 5.7 m/s, veetase keskmisest + 7.8 cm, nähtavus 50 km, vee temperatuur 9.5°C, õhu temperatuur 8.2°C. Lootsilaev Ahto-22 suundus peale tööülesannete täitmist Virtsu sadamasse ligikaudse kiirusega 20 sõlme, keskmise kursiga 80°. See kurss viis kaubakai otsa, kus Ahto-22 kaikindlustuse kividele sõitis. Virtsu sadama siht on 87,7° - 267,7°. Kai nr 2 otsas oleva tulepaagi sektorid võisid olla lootsilaeva asukohast kiprile mitte nähtavad, kuna tulepaaki võis varjata kaubakail olev tuuletõke (vt. foto nr 1), sest lootsilaev asus sadama sihist lõuna pool tulepaagi punases sektoris.



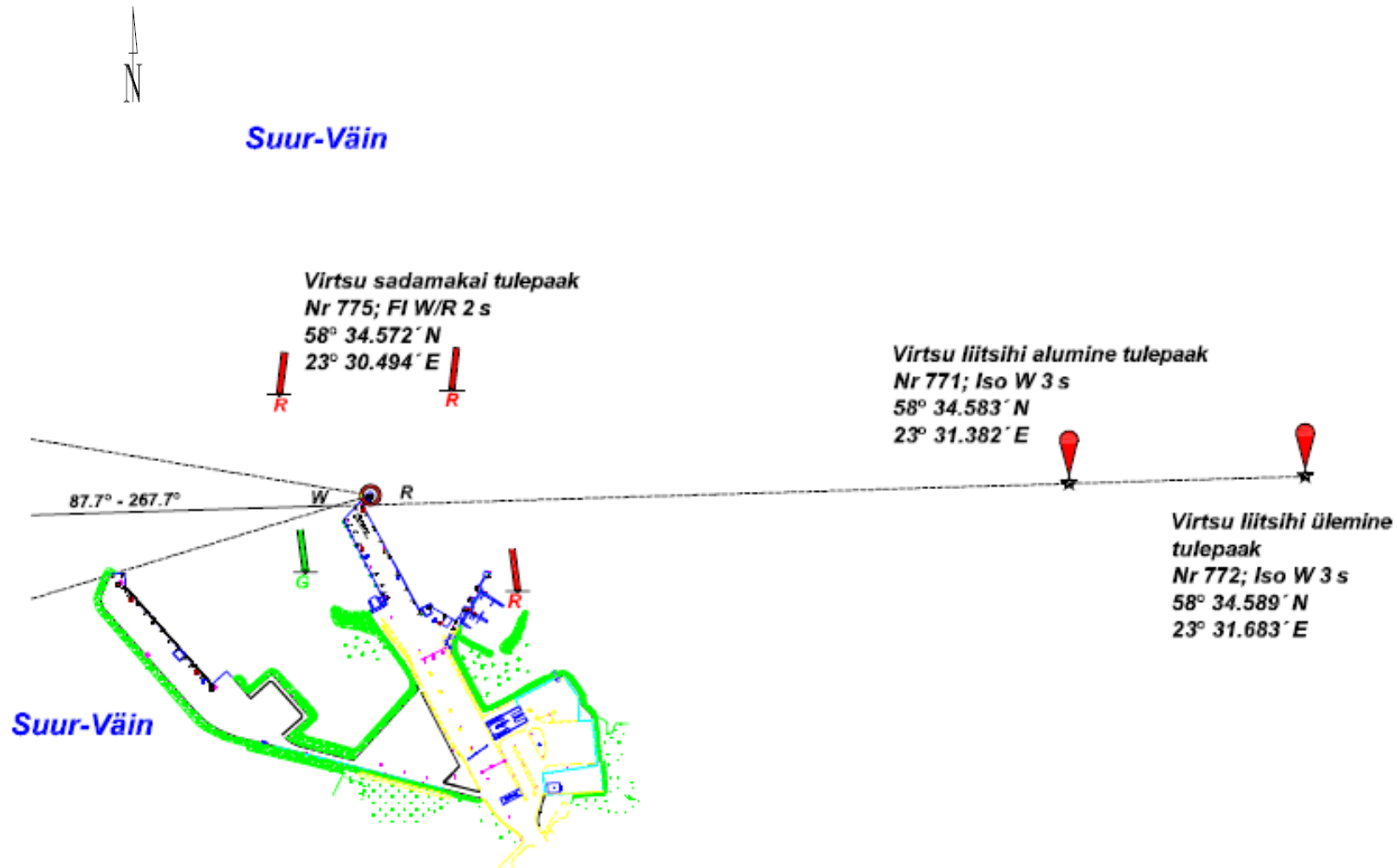
Foto nr 1



Virtsu sadama navigatsioonimärkide paigutuse plaan

Mõõtkava 1:10 000

Lisa 8
Tõ6:M11004





5. Järeldused

Ohutuks Virtsu sadamasse ohutuks sisenemiseks öisel ajal on sadama siht ($87,7^{\circ}$ - $267,7^{\circ}$) ja kai nr 2 otsa tulepaagi valge sektor. Lootsilaev Ahto-22 kipper eiras nii Virtsu sadama sihti kui ka tulepaagi valget sektorit ning navigeerimine oleks pidanud toimuma nõuete kohaselt merekaartidel (paberkandjal) N^o 621 ja N^o 974, aga mitte elektronkaardil, mis ei vastanud elektronkaartidele kehtestatud standarditele ja oli korrigeerimata (sadama kaubakai nr 8, mis valmis 2009 aastal mille kindlustuskividele sõideti, ei olnud kantud elektronkaardile). Samuti ei pööranud kipper tähelepanu elektronkaardil nähtavale tulepaagi punasele sektorile. Vt foto nr 2.

Kuna Ahto-22 ei sõitnud nähtamatutele veealustele kividele, vaid valgustatud kai kindlustamiseks paigaldatud kividele, siis võib järeldada, et kipper tegeles kõrvaliste asjadega ja tema tähelepanu oli hajutatud. Seega ei vastanud kipri tegevus majandus- ja kommunikatsiooniministri 27.05.2013 määruse nr 34 „Laeva vahiteenistuse kord“ § 13 lg 1 ja § 15 lg 2 sätestatule (...on oma vahi ajal otseselt vastutav laeva ohutu navigeerimise ja 1972 aasta rahvusvaheliste laevakokkupõrgete vältimise eeskirja nõuete täitmise eest; ... laeva kavandatud teekonnal püsimise tagamiseks kontrollida laeva kurssi, asukohta ja kiirust piisava sagedusega ...).



Foto nr 2



6. Ohutuse tagamise soovitused

Eesti Lootsi laevastiku kaptenil arutada juhtum läbi lootsilaevade kaptenite/ kipritega ja kavandada meetmed vältimaks analoogseid laevaõnnetusi tulevikus.

Kontrollida laevade varustatust merekaartidega järgides majandus- ja kommunikatsiooniministri määrust 29. september 2003 nr 233 „Klassifitseerimata laevade seadistamise ja varustamise nõuded“ § 25 sätestatut ja navigeerimisel abivahendina kasutatava elektronkaardi vastavust korrigeeritud merekaartidele.

Kaaluda lootsilaeva Ahto-22 kipri suunamist erialasele täiendusõppele mereõppeasutusse.

7. Lisad

- Kipri seletuskiri.
- Van.mehaaniku seletuskiri.
- Logiraamatu väljavõte.
- EMHI ilmavaatluse tabel.
- Vigastuste kirjeldus
- Virtsu sadama plaan.
- Väljavõte meremeeste registrist.
- Fotod vigastustest.
- Foto Virtsu sadama kaubakaist.
- Fotod elektronkaardi ekraanilt.

Andres Vana
Mereõnnetuste juurdluse ja meresõiduohutuse
arenduse osakonna vaneminspektor